

MARCOS DANIEL SCHMIDT DE AGUIAR

**PERCORRENDO OS CAMINHOS DA MODERNIZAÇÃO:
TÉCNICA E TEMPO NA CONSTRUÇÃO SOCIAL
DO LITORAL NORTE GAÚCHO**

Florianópolis
2006

**Universidade Federal de Santa Catarina
Centro de Filosofia e Ciências Humanas
Programa de Pós-graduação em Geografia**

Marcos Daniel Schmidt de Aguiar

**PERCORRENDO OS CAMINHOS DA MODERNIZAÇÃO:
TÉCNICA E TEMPO NA CONSTRUÇÃO SOCIAL
DO LITORAL NORTE GAÚCHO**

**Orientador
Clécio Azevedo da Silva**

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

Área de concentração: Desenvolvimento Regional e Urbano

Florianópolis - SC, setembro de 2006

**Percorrendo os Caminhos da Modernização:
Técnica e Tempo na Construção Social do Litoral Norte Gaúcho**

Marcos Daniel Schmidt de Aguiar

Coordenador: Carlos José Espíndola

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, área de concentração Desenvolvimento Regional e Urbano, do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina, em cumprimento aos requisitos necessários à obtenção do grau acadêmico de Mestre em Geografia.

Presidente: _____

Prof. Dr.: Clécio Azevedo da Silva (UFSC)

Membro: _____

Prof^a. Dr^a.: Leila Christina Duarte Dias (UFSC)

Membro: _____

Prof. Dr.: Paulo Roberto Rodrigues Soares (UFRGS)

Membro: _____

Prof. Ms.: Ivo Sostisso (UFSC)

Florianópolis - SC, 29 de setembro de 2006

Este trabalho de pesquisa é dedicado

aos meus Pais:

Marlene e Felipe Nery de Aguiar;

aos meus Sogros:

Rosa M^a e Arni Norberto Hentschke;

a minha Família:

Rosani M^a, M^a Eduarda e Pedro Henrique.

AGRADECIMENTOS

Aos meus professores do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina Walkíria Krüger Corrêa, Marco Antônio Frangiotti, Leila Christina Duarte Dias, Luiz Fernando Scheibe, Margareth de Castro Afeche Pimenta, Magaly Mendonça, Carlos José Espíndola e Fernando Ávila-Pires. Suas aulas e os debates travados em tais oportunidades formaram boa parte das idéias expressas neste trabalho. Da mesma forma, aos professores Ewerton Vieira Machado, Nazareno José de Campos e Ivo Sostisso, pelas rápidas, porém valiosas conversas em torno das questões que me moviam. A reunião desses professores constitui o que classifico como *meus mestres*.

Aos professores Roberto Verdum e Luiz Alberto Basso, do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Rural da UFRGS, pelo importante trabalho de campo realizado no litoral norte gaúcho, pelas aulas e pelas discussões realizadas em 2003.

Aos meus colegas geógrafos, da Divisão de Geografia e Cartografia da Secretaria da Agricultura e Abastecimento do Rio Grande do Sul Rafaela Janice Zillmer, Marco Antônio Rey Zanella, Júlio César Brum de Oliveira e José Joaquim de Borba, pelo apoio e os diálogos em torno das questões do litoral norte. Ao colega e futuro geógrafo Admir Cabrera Swidereck, pelo companheirismo nas tantas viagens que fizemos ao litoral de nosso Estado.

À querida colega, geógrafa Lia Luz Livi, que com seu vasto conhecimento e experiência, dividiu suas reflexões comigo e estimulou mais a nossa busca sobre “as coisas do litoral”.

À Secretaria da Educação do Rio Grande do Sul, pela Licença de Qualificação Profissional concedida.

Ao atual coordenador da CEPA - Coordenadoria Estadual de Planejamento Agrícola da Secretaria da Agricultura e Abastecimento, Edegar da Silva, profundo conhecedor da região estudada e sempre incentivador do nosso tema de pesquisa. Seu apoio e as importantes informações dadas sobre o litoral norte foram extremamente importantes para a elaboração deste trabalho.

A todos os colegas do IBGE em Porto Alegre e Florianópolis que acompanharam nossa trajetória, em especial a Ulisses Pastore e Adelino Neto, pelas dicas, orientações e informações prestadas a esta pesquisa.

Ao engenheiro agrônomo Júlio César Volpi, às arquitetas M^a Elizabeth Aguiar e M^a José Só Rodrigues e à geógrafa Shirley Dini Nielsen, da Fundação Estadual de Planejamento Urbano e Regional – METROPLAN, pela imensa atenção prestada, interesse em nossa investigação e às informações disponibilizadas.

À competente secretária deste Programa de Pós-graduação, Marly Terezinha Costa, pelo constante apoio dado ao longo do curso.

Por fim, ao *mestre* Clécio Azevedo da Silva que, na condição de orientador desta pesquisa, estimulou, provocou, apresentou e discutiu, temas da geografia e do desenvolvimento regional, para que nossa pesquisa pudesse ser realizada com a máxima clareza de propósitos e pudesse ser valiosa para o atual momento social em que nos encontramos.

A todos (as) esses (as), o nosso reconhecimento e o nosso muito obrigado, pois certamente, de alguma maneira, nos ajudaram a “percorrer o caminho”.

*“... a região é de qualquer forma um fenômeno geográfico.
O geógrafo pode defini-lo, explicá-lo, querer delimitá-lo.
Ao proceder assim, o geógrafo é ativo, tecnicamente
indispensável, socialmente útil;
ele assume com o máximo de plenitude e de fidelidade
a vocação fundamental da ciência”.*

Bernard Kayser

RESUMO

Este trabalho analisa a construção social do Litoral Norte do Rio Grande do Sul a partir da implantação das técnicas que propiciaram a intervenção humana naquele espaço de *areia e mar* e que fizeram a saga dos diversos agentes sociais e econômicos através dos períodos que compõem a história da região. Persegue-se, aqui, a captura do Litoral Norte pelo processo de modernização, na qual a valorização social da praia se constituiu o álibi definitivo. Nosso objetivo se prende às seguintes questões: como se construiu o processo social, econômico e político que, desde o início do século XX, vem comandando as transformações espaciais no litoral norte? Qual é a participação do Estado em tal processo? Como se organizaram os interesses sociais para a conformação do período atual? A função turística, predominante, articula-se a outras – de passagem, de produção agrícola, de geração de energia – como um produto recente desta história, trazendo novas possibilidades e também novos limites para o futuro da região. Essas são as condições dadas pela modernização, implicando, em última análise, uma reflexão sobre os rumos do desenvolvimento regional.

ABSTRACT

This work analyses the role played by the implantation of techniques in the social construction of Rio Grande do Sul's North Coast. These techniques allowed human intervention in that space of *sand and sea*, making the saga of the different social and economical agents who made the history of the region. It was pursued in this work, the capture of the North Coast of Rio Grande do Sul through the process of modernization, where the social valuation of the beaches is the definite alibi. Our objectives relate to the following questions: how the social, economical and political processes responsible for the spatial transformations have been constructed? What is the participation of the State in such process? How were the social interests organized to structure the present time? Tourism, as a predominant function, is articulated to other functions – of a route, of agricultural production and of energy production – as a recent product of this history, bringing new possibilities and also new limits for the future of the region. These are the given conditions of modernization, bringing on some thoughts about the routes of regional development.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1: Províncias geomorfológicas do RS	16
FIGURA 2: Diagrama morfológico do Estado do RS	17
FIGURA 3: Zonas fisiográficas do RS	18
FIGURA 4: Fluxograma das emancipações do litoral norte	101

LISTA DE MAPAS

MAPA 1: Mapa das Localidades do litoral sul do Brasil e do Continente de São Pedro – 1535 -1780	33
MAPA 2: Mapa das Localidades do Litoral do Continente de São Pedro - 1780	38
MAPA 3: Rio Grande do Sul – Divisão Municipal -1846	47
MAPA 4: Esquema de transporte de produtos das colônias alemãs do litoral norte entre 1856 -1935	51
MAPA 5: Esquema de deslocamento de veranistas para o litoral norte entre 1890 - 1930	60
MAPA 6: Litoral Norte - principais ligações rodoviárias -1980	74
MAPA 7: Litoral Norte - principais ligações rodoviárias -1990	99
MAPA 8: Litoral Norte - principais ligações rodoviárias -2000	103
MAPA 9: Microrregião geográfica de Osório	108
MAPA 10: Mapa da aglomeração urbana do Litoral Norte	119

LISTA DE FOTOGRAFIAS

FOTOGRAFIA 1: Antiga carreta tracionada por várias juntas de bois, a caminho de Tramandaí	54
FOTOGRAFIA 2: Década de 1920: banhistas ao lado de carreta na beira da praia em Tramandaí	55
FOTOGRAFIA 3: Locomotiva Hudson nº202 que operava o trecho entre Conceição do Arroio (Osório) e Palmares	55
FOTOGRAFIA 4: <i>Bond</i> chegando à praia – Década de 1920	57
FOTOGRAFIA 5: 1927: perfil do <i>bond</i> sobre trilhos elevados por causa da movimentação da areia pelo vento	57
FOTOGRAFIA 6: Década de 1930: hidroavião no canal do rio Tramandaí.....	61
FOTOGRAFIA 7: 1951: na praia de Tramandaí, ônibus “velho” é surpreendido pelo mar.....	64
FOTOGRAFIA 8: 1952: “moderno” ônibus, importado dos Estados Unidos, estacionado em Santo Antônio da Patrulha. Fazia a linha Porto Alegre – Tramandaí	64
FOTOGRAFIA 9: Década de 1940: ônibus atolado na beira da praia. Fazia a linha Porto Alegre – Criciúma.....	65
FOTOGRAFIA 10: Rodovia RS-784, acesso a Cidreira 1980	89
FOTOGRAFIA 11: Rodovia RS-784, acesso a Cidreira 2005	90
FOTOGRAFIA 12: Vista do rio Tramandaí, 2004	94
FOTOGRAFIA 13: Plataforma de pesca de Tramandaí, 2004	95
FOTOGRAFIA 14: Cultivo de hortigranjeiros no vale do rio Três Forquilhas. Itati 2005.....	113
FOTOGRAFIA 15: Moradias com precária infra-estrutura próximo a <i>Estrada do Mar</i> (RS-389). Xangri-lá, 2004.....	124
FOTOGRAFIA 16: Plantação de eucaliptos. Capivari do Sul, 2004	129
FOTOGRAFIA 17: Beneficiamento de madeira. Mostardas, 2004	130
FOTOGRAFIA 18: Obra de duplicação da BR-101. Maquiné, 2006	132
FOTOGRAFIA 19: Obras de construção do Parque Eólico de Osório, 2006	135
FOTOGRAFIA 20: Aerogeradores do Parque Eólico de Osório, 2006.....	136
FOTOGRAFIA 21: Auto-estrada Porto Alegre – Osório (BR-290). A <i>Free-way</i> , 2006.....	142

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: Relação entre a população estimada e o número de telefones disponíveis nos municípios do litoral norte – 1978.....	79
TABELA 2: Número de construções e crescimento da área construída em praias identificadas nas fotos aéreas de 1967 e 1974.....	87
TABELA 3: População absoluta total, pop. relativa por situação de domicílio e valor agregado bruto, por município da microrregião de Osório – 2000/2001	112
TABELA 4: Estrutura fundiária dos municípios da microrregião de Osório	115

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1: População absoluta das localidades do Rio Grande de São Pedro em 1780	36
---	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMLINORTE – Associação dos Municípios do Litoral Norte
APL – Arranjo Produtivo Local
AU – Aglomeração Urbana
AULINOR – Aglomeração Urbana do Litoral Norte
BR–XXX – Rodovia Federal
CEDU – Conselho Estadual de Desenvolvimento Urbano
CEEE – Companhia Estadual de Energia Elétrica
CODEL (1960) – Comissão de Desenvolvimento Econômico do Litoral
CODEL (1980) – Conselho de Desenvolvimento Integrado do Litoral
COREDE – Conselho Regional de Desenvolvimento
CRT – Companhia Rio-grandense de Telecomunicações
DAER - Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem
DDD – Discagem Direta a Distância
DNOS – Departamento Nacional de Obras e Saneamento
FEE – Fundação de Economia e Estatística
FEPAM – Fundação Estadual de Proteção Ambiental
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
METROPLAN – Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional
MME – Ministério de Minas e Energia
PETROBRÁS – Petróleo Brasileiro S A
PORTOBRÁS – Portos Brasileiros S A
PROINFA – Programa de Incentivo a Fontes Alternativas de Energia
Projeto LINOR – Plano Integrado para o Desenvolvimento do Litoral Norte do Rio Grande do Sul
RMC – Região Metropolitana de Curitiba
RMPA – Região Metropolitana de Porto Alegre
RS – Estado do Rio Grande do Sul
RS-XX – Rodovia Estadual
RST-XXX – Rodovia Estadual Transitória
SC – Estado de Santa Catarina
SEBRAE –Serviço de Apoio a Pequenas e Médias Empresas

SUDESUL – Superintendência de Desenvolvimento da Região Sul

TRANSPETRO – Petrobrás Transporte S A.

ZEE – Zoneamento Ecológico e Econômico

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
1 OS PRIMÓRDIOS DA FORMAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL.....	23
1.1 O litoral, Tordesilhas e o início da apropriação do território sulino	24
1.2 O caminho entre o sul e o norte: o litoral do Rio Grande.....	29
1.3 O espaço social da porção setentrional do litoral gaúcho	41
2 O ESPAÇO, AS TÉCNICAS E A MODERNIZAÇÃO.....	50
2.1 Um novo rumo na formação regional	52
2.1.1 O processo social de “busca da praia”	52
2.1.2 A Comissão de Desenvolvimento Econômico do Litoral – CODEL.....	66
2.1.3 A implantação do sistema rodoviário regional.....	69
2.2 O moderno Litoral Norte do Rio Grande do Sul.....	72
2.2.1 A microrregião do litoral setentrional.....	72
2.2.2 O Plano Integrado para o Desenvolvimento do Litoral Norte do Rio Grande do Sul – Projeto LINOR.....	75
2.2.3 O Plano Diretor de Desenvolvimento da Bacia do Rio Mampituba	84
2.3 Demandas sociais da modernização.....	86
2.3.1 A expansão territorial das intervenções técnicas	86
2.3.2 O desmembramento de municípios	95
3 O NOVO ESPAÇO REGIONAL: QUESTÕES PARA O DESENVOLVIMENTO.....	107
3.1 Aglomeração como produto da modernização	109
3.2 O tempo de uma nova agenda social.....	120
3.3 As funções de referência para o desenvolvimento regional	127
CONCLUSÃO.....	138
REFERÊNCIAS.....	144
ANEXOS	157

INTRODUÇÃO

O Brasil e o Rio Grande do Sul, por suas grandes extensões de área, tratam, desde longa data e de diversas formas, da divisão regional, como melhor forma de conhecer e administrar os seus territórios. A cada época, concomitante à história do mundo, do País e do Estado, as regiões sempre foram alvo de interesse por parte dos agentes econômicos e sociais. Não obstante o planejamento e o desenvolvimento pensado para cada uma delas compõem um determinado *status* de como as coisas foram se dando sobre o espaço.

A localização de determinadas áreas próximas ao mar também sempre foram o alvo (às vezes, de maneira prioritária) desses interesses, pois representaram, em primeira instância, desde o “descobrimento” do Brasil, a via de comunicação mais próxima com o exterior. Assim foi e é com o litoral brasileiro e com o litoral norte gaúcho.

Durante a maior parte do século XX, usou-se o termo geográfico regional *litoral* apenas para designar toda a porção do território sul-riograndense banhada pelo Oceano Atlântico, bem como aquela definida como sedimentar, situada na margem ocidental da laguna dos Patos e da lagoa Mirim. Esse *litoral* abarcava toda a área emersa de formação geológica e geomorfológica definidas como Bacia de Pelotas e Planície Costeira, respectivamente. Constituíam-se então de toda a área desde as encostas da Serra Geral e o rio Mampituba, no extremo norte, até o arroio Chuí, no extremo sul. As áreas sedimentares do delta do rio Jacuí e lago Guaíba próximas de Porto Alegre, e aquelas junto às desembocaduras dos rios Camaquã, na laguna dos Patos, Piratini, no canal de São Gonçalo e Jaguarão, na lagoa Mirim, também formavam esta grande unidade. Tratava-se de uma imensa região representada pelas zonas sedimentares mais recentes do solo gaúcho, de altitudes extremamente baixas próximas ao nível do mar, onde os seus elementos definidores eram dados pelas dinâmicas naturais.

Nas figuras que seguem, podemos observar esta vasta divisão através das províncias geomorfológicas, bem como pelas altitudes apresentadas pelo diagrama morfológico do Rio Grande do Sul.



FIGURA 1: Províncias geomorfológicas do RS

Fonte: RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Agricultura e Abastecimento. Divisão de Geografia e Cartografia. Mapa Morfológico do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: 1989.

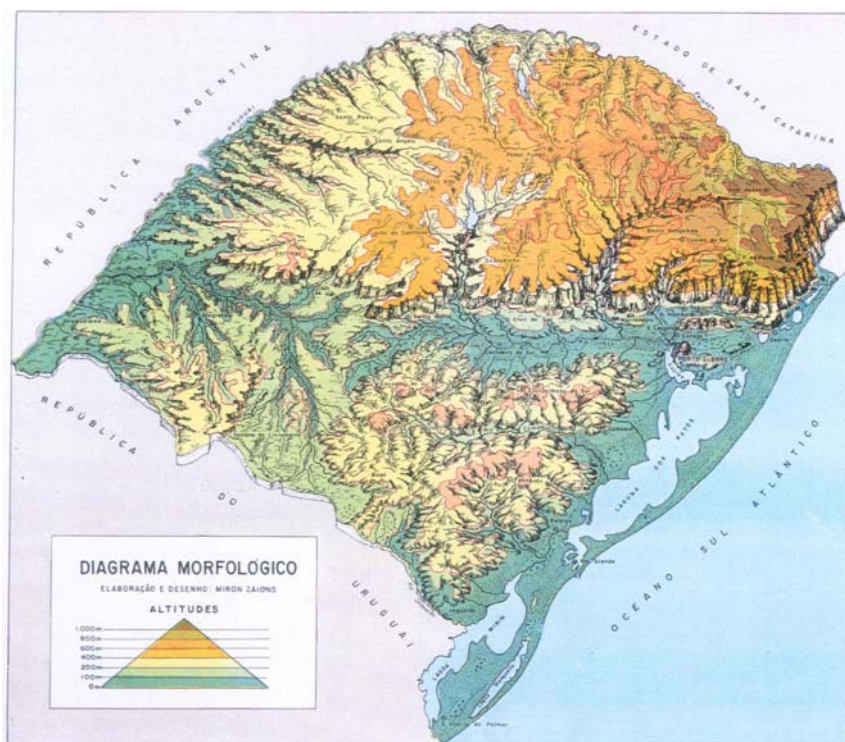


FIGURA 2: Diagrama morfológico do estado do RS

Fonte: RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Agricultura. Divisão de Geografia e Cartografia. Mapa do Estado Rio Grande do Sul. Porto Alegre: 1983.

Também era adotada a divisão em *zonas fisiográficas*, definidas de acordo com as semelhanças físicas, climáticas, topográficas e fitogeográficas¹. Segundo Mesquita (1984, p. 101), a divisão regional seguindo critérios fisiográficos teria sido proposta em 1930 para o Rio Grande do Sul². O Estado inicialmente possuía oito, consolidadas pelo fator climático. Uma delas era a do *litoral*. Passaram depois para onze, refinando aspectos da topografia e da geomorfologia³. A partir desta primeira, houve a divisão da grande planície costeira entre as áreas a leste e a oeste da laguna dos Patos. Esta última constituiu outra região fisiográfica: a da *Encosta do Sudeste*. A do *Litoral* passou a ser então formada por aquelas áreas exclusivamente situadas em contato com a orla atlântica. Na figura abaixo, observa-se a “primeira” fragmentação do litoral.

1 HOFFMANN, Geraldo Rodolfo. Aspectos geológicos e geomorfológicos do RS. In: BELLOMO, Harry (org.) Rio Grande do Sul. Aspectos da Geografia. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1990.

2 Cfme. MESQUITA, Zilah. As zonas fisiográficas teriam sido propostas e delimitadas pioneiramente pelo Prof. Cousirat de Araújo através “dos principais elementos meteorológicos ocasionados pelos fatores físicos controladores do clima – altitude e vizinhança do oceano”. In: Divisões Regionais do Rio Grande do Sul: uma revisão. Ensaio FEE. Porto Alegre: 1984. 5 (2).

3 O Diretório Regional do Conselho Nacional de Geografia chegou em 1952 a propor nove regiões que não chegaram a ser adotadas. Foi efetivamente o Serviço Estadual de Geografia que, através



FIGURA 3: Zonas fisiográficas do RS

Fonte: AREND, Lucenia. Geografia Física. In: BELLOMO, Harry (org.). Rio Grande do Sul Aspectos da Geografia. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1990. p.27

A Geografia consolidava o peso natural na definição de diferenciação de áreas do Estado. As obras de Lima (1935), Rambo (1956) e Borges Fortes (1960) revelam esta regionalização para o estudo do território gaúcho⁴.

de seus estudos, propôs, em 1956, uma divisão em onze zonas fisiográficas para o Estado, a qual foi aprovada pelo Conselho Nacional de Geografia (MESQUITA, op. cit. p. 103).

4 LIMA, A G. Noções de Geographia vol. I Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1935. RAMBO, Balduino. A Fisionomia do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Selbach, 1956. BORGES FORTES, Amyr. Compêndio de Geografia Geral do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Sulina, 1960.

A geografia física do Rio Grande do Sul também ensina, como partição da planície costeira ou do litoral gaúcho, a *Restinga de São José do Norte* e a *Restinga de Rio Grande* para designar as áreas compreendidas ao norte e ao sul, respectivamente, da barra de Rio Grande⁵, situadas sobre os cordões de dunas e lagoas do litoral gaúcho⁶.

Vieira (1988, p. 17-18) assim caracteriza a *Restinga*, que é a sede do objeto de nossa pesquisa:

A barreira do norte ou restinga de São José do Norte é estreita e alongada, projetando-se no sentido NE-SO. Sua área de emersão separa os dois grandes ambientes hídricos do litoral rio-grandense: marinho e lagunar. Inúmeras pequenas lagoas epiplaniciárias se alinham próximas à linha da praia. O ambiente da restinga é tipicamente arenoso, com domínio de formas eólicas.

Este será o espaço natural em que a construção social “litoral norte” surgirá, produto da relação dos homens e da sociedade com o dito espaço.

O litoral do Rio Grande do Sul podemos dizer, foi a porta de entrada dos primeiros exploradores e colonizadores portugueses no século XVIII. As areias da planície costeira constituíram-se na principal via de expansão da fronteira e de apropriação do território sulino frente aos espanhóis. E, durante longo período, seus caminhos representaram a comunicação - no lombo de mulas e cavalos - com as demais regiões do Brasil e da América do Sul.

Até o advento das estradas, o litoral norte gaúcho conheceu também a navegação e o trem, os quais, por longos períodos, deixaram suas marcas.

Hoje, referimo-nos *a este tempo, àquele tempo...* A maneira como o homem deixou suas marcas no tempo e no espaço revela que a intensidade dessas relações foi se alterando conforme o homem tinha mais ferramentas para intervir no espaço. Os diversos conjuntos dessas ferramentas de intervenção no espaço, a que

5 Este é o local onde a laguna dos Patos, que drena as águas de praticamente toda a bacia do leste rio-grandense, deságua no Oceano Atlântico.

6 VIEIRA, Eurípedes F. Rio Grande do Sul Geografia Física e Vegetação. Porto Alegre: Sagra, 1984. p.47 e 75. VIEIRA, Eurípedes F.; RANGEL, Suzana R. S. Planície Costeira do Rio Grande do Sul: geografia física, vegetação e dinâmica sócio-demográfica. Porto Alegre: Sagra, 1988. p.15-79.

chamamos técnicas, propiciam que, a cada momento histórico, haja situações diversas em que se intervém mais em um lugar e menos em outros de acordo com os interesses sociais prevalentes daquele momento.

Nosso propósito é revelar as mudanças espaciais, reconhecendo esses momentos através das técnicas. De como elas intervieram ou possibilitaram outras intervenções no espaço regional alvo desta dissertação. Qual era o contexto social, econômico e científico quando se apresentaram transformações espaciais no litoral norte do Rio Grande do Sul? Qual foi a participação do Estado em tais momentos? Como se comportaram os interesses sociais a cada um desses períodos?

Santos e Silveira (2001, p. 11) trazem as técnicas como elemento central para entender a produção do espaço brasileiro, ou melhor, como o território é usado: como, onde, por quê, para quê. Esses autores dão-nos a pista para “delimitar estes períodos e redescobrir os respectivos contextos”.

Com a busca mais incessante sobre os recursos naturais nos séculos XVIII e XIX, o Brasil foi paulatinamente adquirindo uma certa organização no seu espaço produtivo. As áreas mais desenvolvidas passaram a ser as primeiras a experimentar as novidades técnicas e algumas regiões do país começaram a ser o destino preferencial dessas novidades. Essas novidades traduzem-se no que é moderno, na modernização ou como adota Denise Elias (1996):

Por modernização entende-se a generalização de uma inovação vinda de um período anterior, ou de uma fase imediatamente precedente. Considerando que cada período é caracterizado pela existência de um conjunto coerente de elementos de ordem econômica, social, política e moral, que constituem um verdadeiro sistema, sugere que devemos realizar uma divisão do tempo em períodos para reconhecer a existência da sucessão de modernizações que será a própria história das modernizações⁷.

Notamos que as técnicas confundem-se com algum período histórico: o tempo das carretas de boi, o tempo da navegação, o tempo do trem, o tempo dos automóveis, etc. Reconhecendo cada um desses períodos e identificando as

7 ELIAS, Denise S. Meio técnico-científico-informacional e Urbanização na região de Ribeirão Preto (SP), Tese de Doutorado, Pós-graduação em Geografia, FFLCH-USP, 1996. p. 08 (Apud SILVA; CATAIA, 2003).

novidades técnicas, percorrendo a história dos meios de transporte é que realizaremos esta análise, permitindo o entendimento da produção ou da transformação espacial, pelos homens e pelas técnicas.

A construção social – entendida como o amplo espectro da ação de atores, grupos e interesses sociais sobre uma região – e a arena dos conflitos – das disputas de comando político ou econômico – ajudam-nos a entender esta construção social, a participação do poder público e a ação dos governos. Nessas ações revelam-se as idéias e os projetos de desenvolvimento intencionado para as regiões.

Assim, optamos por apresentar os “caminhos” que se cruzam da *história real* da região e da *história ideal* para a região, esta última traçada nos planos, programas e fóruns de desenvolvimento. Como o planejado para a região, pautou sua construção social? Como esta construção efetivamente modernizou o espaço regional? São as principais questões que procuraremos responder com as análises aqui realizadas.

No capítulo 1, trataremos dos primórdios da formação sócio-espacial do Litoral Norte Gaúcho. Buscamos nas origens da ocupação, na história da fronteira dilatada, dos caminhos pelo litoral e da apropriação do território o grau das técnicas utilizadas e as relações existentes, operando o conceito de espaço social para se entender o de construção do espaço.

No capítulo 2 apresentaremos o grande arcabouço técnico, social e político que se deu na região em tela. A *história ideal* e a *história real* da região, aqui tomam corpo, *par i passo*, realçando os elementos da modernização. O espaço e as técnicas “andarão juntos”, percorrendo o caminho da produção e da função da região, apontando as novidades e reconhecendo os novos valores, os novos espaços.

Por fim no capítulo 3, colocaremos algumas questões atuais para o desenvolvimento regional. Funções historicamente enraizadas na região, convivendo com outras mais recentes. Novas construções sociais formam uma nova agenda

para a região que pode (?) desaguar em novas perspectivas sociais e econômicas para a região.

Este trabalho foi fruto de intensa revisão bibliográfica e documental sobre a história da região e do arcabouço teórico escolhido. Foi realizado um levantamento de dados em diversos órgãos sobre os municípios que compõem o litoral norte gaúcho, bem como entrevistas com as principais instituições de ação regional, buscando elementos novos de intenção na construção deste espaço regional.

1 OS PRIMÓRDIOS DA FORMAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL

Desde o momento histórico da chegada dos primeiros portugueses ao continente americano, quando as técnicas de navegação pautavam o reconhecimento e a exploração de novas áreas, as costas oceânicas constituíam-se na grande porta de entrada dos desbravadores do chamado Novo Mundo.

Um dos marcos daquele momento fora o Tratado de Tordesilhas. Convênio entre portugueses e espanhóis, que teve lugar na cidade espanhola de mesmo nome no ano de 1494. Nele, as duas Coroas ibéricas, com a interveniência da Igreja Católica, dividiram suas pretensões territoriais através do dito “meridiano”. Neste primeiro capítulo, torna-se relevante esclarecer um pouco mais este contexto, pois é a partir dele, situado como marco técnico-científico daquela sociedade, e das ações empreendidas pelas partes, que efetivamente toma corpo o processo de ocupação territorial da América, principalmente do litoral sul do Brasil. Conseqüentemente, o litoral do Rio Grande do Sul e a sua porção setentrional, objeto principal de nossa investigação.

Assim, para compreendermos o que se passa atualmente nas transformações espaciais do litoral norte gaúcho, observando-se prioritariamente a atuação da sociedade e dos poderes constituídos como protagonistas dessas transformações, faz-se necessário apresentar, dentro de uma perspectiva de formação sócio-espacial, o papel histórico dos agentes aí envolvidos, bem como a evolução técnico-científica no espaço em questão ao longo do tempo.

Em Geografia, a um estudo e a um trabalho de pesquisa que visem entender o espaço atual, mister se faz incorporar a história daquele espaço. Milton Santos já assinalava a importância desta incorporação, na sua obra *Espaço e Sociedade*:

Se a Geografia deseja interpretar o espaço humano como o fato histórico que ele é, somente a história da sociedade mundial, aliada à da sociedade local, pode servir como fundamento à compreensão da realidade espacial e permitir a sua transformação a serviço do homem. Pois a História não se escreve fora do espaço e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo é social.¹

1 SANTOS, Milton. Espaço e Sociedade. Petrópolis: Vozes, 1979. pp. 09-10.

A construção que transformou e transforma determinados espaços de diversas maneiras, revela a sociedade vivendo e sobrevivendo sobre o espaço concreto e, dessa relação, surgem então “novos espaços”. Da mesma forma, Sanchéz obtém o nosso acordo, pois, *assim é que falamos de espaço social, como espaço resultante da ação humana (social) sobre o espaço geográfico*². Falaremos então, de espaço social.

1.1 O LITORAL, TORDESILHAS E O INÍCIO DA APROPRIAÇÃO DO TERRITÓRIO SULINO

Muitos historiadores, senão sua totalidade, referem-se ao sul do Brasil como de ocupação tardia em relação ao resto do País (PRADO JUNIOR, 1945; FERREIRA FILHO, 1958; CESAR, 1979; PESAVENTO, 1982; FLORES, 1986, entre outros); praticamente duzentos anos depois do “descobrimento” de Cabral. O paradigma fundamental dessa interpretação passava necessariamente sobre a capacidade técnica da determinação geográfica e dos desdobramentos políticos da assinatura do Tratado de Tordesilhas entre as nações ibéricas. Senão, vejamos: àquela época, a Igreja Católica exercia forte ascendência sobre os chefes de Estado, principalmente nessas duas nações, uma vez que grande parte de suas instituições era subordinada ao Papa. Ao cabo, era a Igreja que determinava o direito de posse de determinada região. Miguel do Espírito Santo apresenta em sua importante dissertação sobre o início da ocupação do Rio Grande do Sul, esta questão:

Nesse espaço de tempo a referência dos confins lusos e castelhanos nos domínios da América Meridional era a linha imaginária do Papa Alexandre VI, o súdito aragonês Rodrigo Borgia, traçada na Bula Inter Cratera (sic), de 4 de maio de 1493, empurrada duzentas e setenta léguas mais para oeste pelo Tratado de Tordesilhas. A propriedade era uma concessão divina operada por intermediação papal. Definir os limites dessa propriedade era a grande tarefa de Portugal e Espanha, da qual não davam conta por estarem fechados aos avanços que as ciências em geral e a astronomia em particular obtinham nos países da Europa que não detiveram o avanço do humanismo renascentista e que foram propícios à revolução científica do século XVII.³

2 SANCHÉZ, Joan-Eugeni. Espacio, Economía y Sociedad. Madri, Siglo XXI de España, 1991.

3 ESPIRITO SANTO, Miguel Frederico do. O Rio Grande de São Pedro entre a Fé e a Razão: introdução à história do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1999. p. 14-15.

Efetivamente, havia imensa dificuldade em determinar “in loco” a linha demarcatória do dito Tratado. Estabelecidas as capitanias hereditárias no Brasil, a última povoação ao sul da possessão portuguesa na América era a da então Capitania de São Vicente, fundada em 1532 por Martim Afonso de Souza. Esse próprio donatário partira de Portugal em 1530 com a missão de demarcar o tal meridiano e organizar a colonização no Brasil. Bordejando a costa brasileira, aportou em Cananéia, navegou pela ilha de Santa Catarina e pelo litoral do Rio Grande até defrontar-se com uma tempestade na altura de Maldonado (hoje, Uruguai), onde naufragou. Uma vez salvo, explorou a confluência do rio Uruguai com o rio Paraná, estabeleceu medições e a distância percorrida e convenceu-se de que o meridiano de Tordesilhas passava em Cananéia, para onde retornou⁴.

A exploração da nova terra e a suposta riqueza do novo continente fizeram com que os portugueses iniciassem expedições dirigidas ao interior do continente e ao litoral sul ainda desconhecido, em contraponto aos espanhóis que avançavam em direção às cabeceiras do rio da Prata. A principal atividade dessas incursões era o aprisionamento de índios para a busca de ouro e prata.

Flores (1993, p. 21) aponta a tentativa de ocupação e colonização por missionários jesuítas portugueses entre os índios carijós na região de Laguna em 1605, sendo dificultado pelo “maioral indígena Tubarão”. Guilhermino César⁵ também fala de missionários jesuítas portugueses do outro lado do rio Mampituba entre 1605 e 1607: “Se verificou o primeiro contato frutuoso dos missionários portugueses com o indígena do litoral gaúcho, antes de haver o jesuíta espanhol (...)”.

Entretanto, as iniciativas de catequeses junto aos índios do sul do Brasil foram frustradas, pois não havia interesse neste tipo de ação, bem como nenhuma condição de estabelecimento de reduções nessas paragens. O governo central português não apostava nessas iniciativas, apesar de Estado fortemente católico. A ação dos bandeirantes vicentistas, ao contrário, era fomentada pelo governo e

4 FLORES, Moacyr. História do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1993. p. 19-20.

5 CÉSAR, Guilhermino. Primeiros Cronistas do Rio Grande do Sul: 1605-1801. Porto Alegre: URGs, 1983. p. 21-23.

promovia a incursão para o sul, ampliando as chances de encontrar as riquezas economicamente importantes e dilatando a suposta fronteira.

Aliado às explorações interioranas no sul do Brasil colonial, o contrabando com os espanhóis passa também a ser atividade econômica importante a partir das rotas de navegação com Buenos Aires – fundada em 1535; principalmente a prata, a courama, além do tráfico de indígenas, e mais tarde, de negros. A fundação dessa cidade pelos espanhóis, situada no estuário do rio da Prata, bem como a atividade desencadeada com o contrabando que beneficiava Portugal, fez com que a corte portuguesa passasse a estabelecer estratégias para consolidar sua fronteira sul, já que Tordesilhas simplesmente era uma linha que continuava sendo imaginária, e o que paulatinamente passava a prevalecer era o movimento dos homens, principalmente dos lusitanos, como assinala Rosa, 1957 (apud ESPIRITO SANTO, 1999, p.31):

A linha de Tordesilhas, (...) as linhas demarcatórias, a fluir e a refluir incessantemente, nada disso teve caráter definitivo, ou permanente; tudo isso se alterou, modificou-se, anulou-se, enquanto a “fronteira” delineava-se, e se fixava, pela ação direta e tenaz dos homens da raia.⁶

A entrada do homem branco, português, explorador e depois colonizador, nesse espaço, propiciou por diversas oportunidades a instabilidade dessa “raia”. A ciência em voga nos países ibéricos não acompanhava as novidades do período renascentista do restante da Europa, pois era pautada pelos dogmas da religião católica. A fronteira era dilatada conforme o avanço das fundações de sedes militares lusitanas para o sul, que eram geralmente precedidas de expedições exploratórias, já que a estratégia portuguesa, na prática, pretendia galgar mais espaço, onde pudesse também encontrar mais recursos naturais de valor. Também são fundados povoados e vilas ao longo da costa sul atlântica como pontos de ocupação e possessão portugueses e que também passam a dar apoio à atividade de contrabando. Em 1648 funda-se a Vila de Paranaguá, representando novo impulso para a ocupação do sul. Dez anos mais tarde é criada a povoação de São

6 ROSA, Otelio. A formação do Rio Grande do Sul. In: Fundamentos da Cultura Rio-Grandense. Porto Alegre: Faculdade de Filosofia da UFRGS, 1957. p. 13-30.

Francisco. A fundação de Nossa Senhora do Desterro, na Ilha de Santa Catarina, (atual Florianópolis), por Francisco Dias Velho – bandeirante vicentista, dá-se em 1662, sendo elevada à categoria de vila⁷ em 1726.

Entretanto, a fundação da Colônia do Santíssimo Sacramento, em 1680, na margem esquerda do rio da Prata, em frente à cidade de Buenos Aires, foi a grande estratégia portuguesa para “impor” seu limite sul no continente americano. Passou-se a afirmar, através dos militares e diplomatas portugueses, que o limite entre Portugal e Espanha na América era o limite natural do rio da Prata e do rio Uruguai, justificados pelas primeiras expedições, que tiveram a colocação de marcos padrões portugueses. Ou ainda antes, em 1676, pela Igreja, que através do Papa Inocêncio XI, faz publicar uma bula “pela qual o bispado do Rio de Janeiro estendia sua jurisdição até o rio da Prata”.⁸ Buscando consolidar o marco meridional do território português, são deslocados diversos militares, construídos presídios, fortes e instalações portuárias que fortaleceram a atividade de tráfico e contrabando. Ainda assim, a possessão estava longe do centro colonial brasileiro e, mais importante, do apoio e da proteção militar. Resolve o governo português avançar paulatinamente para o sul e pelo litoral, criando mais povoados e vilas, pois o restante do território ainda era desconhecido e habitado por índios, o que causava certa apreensão para uma ocupação econômica efetiva.

Outro português agraciado com terras pela Coroa, oriundo de São Vicente, Domingos de Brito Peixoto desloca-se com os filhos para o sul e funda o povoado de Santo Antônio dos Anjos da Laguna em 1684. Ponto estratégico devido à sua posição favorável ao atracamento de embarcações, passa a ser o grande ponto de apoio à Colônia. Estabeleceu entreposto de pesca, que preparava peixe salgado. As embarcações mantinham ligação com Santos. Além disso, era missão apoiar com alimentos e homens a Colônia do Sacramento, “pois a viagem por mar pela costa do Rio Grande só se realizava de novembro a março, de acordo com os ventos mais benéficos”⁹. Laguna foi o verdadeiro ponto de apoio à Colônia e “a base para a

7 A categoria vila à época tinha equivalência com o que é hoje cidade – sede de município, com certa autonomia político-administrativa.

8 BORGES FORTES, Amyr; WAGNER, João B. História Administrativa, Judiciária e Eclesiástica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Globo, 1963. p. 21.

9 FLORES, Moacyr. Op. cit. p. 38.

ocupação demográfica do Rio Grande”. A necessidade de apoiar a colônia portuguesa no rio da Prata foi o que determinou a fundação de Laguna e “impôs o povoamento das terras que as ligavam, isto é, o Continente do Rio Grande de São Pedro”¹⁰. Mais especificamente no litoral, já que, distante dali, os espanhóis adentravam no atual território do Rio Grande do Sul pelo rio Uruguai fundando os *Sete Povos das Missões* (1626-1707) em sua margem esquerda.

Esta expressão – *continente* - mostrava a verdadeira imensidão desse espaço, bem como seu total desconhecimento e despovoamento. Desde meados do século XVI, já apareciam em cartas portuguesas e espanholas referências à costa atlântica dessas terras. O padrinho: São Pedro, revela Borges Fortes et. ali¹¹, “seria homenagem dos tripulantes da caravela Santa Maria, da pequena frota de Martim Afonso, a Pero Lopes de Sousa [seu irmão]. Tal homenagem resultou da grande dedicação de Pero Lopes aos tripulantes daquela caravela, quando a expedição foi assolada por violento temporal, nas proximidades do rio da Prata em 1531”. As denominações atribuídas ao Rio Grande foram muitas, sem ser possível referi-las, todas, a datas precisas. Segundo o mesmo autor:

Foi a antiga Capitania del-Rey, nome dado por Felipe II, em pleno período de dominação espanhola; Província del-Rei, Continente do Rio Grande de São Pedro e Continente de Viamão; Capitania do Rio Grande e Capitania do Rio Grande de São Pedro do Sul, foram outras denominações. Foi Capitania de São Pedro quando tornada capitania independente. Mesmo durante o período imperial, já elevado à categoria de Província, era chamado de Província de São Pedro do Sul, Rio Grande de São Pedro, São Pedro, simplesmente, São Pedro do Rio Grande do Sul e Rio Grande do Sul. Somente depois do advento da República é que se oficializou sua denominação, passando a ser designado por Estado do Rio Grande do Sul.

¹²

As construções sociais dos termos geográficos regionais eram efetivamente influenciadas pela religião católica e pelo poder político europeu (ibérico). Aqueles considerados principais, do ponto de vista estratégico da ocupação territorial, sempre tinham um padroeiro ou padroeira. Num segundo plano, apareciam ou permaneciam os termos indígenas, geralmente para designar lugares de menor expressão política e econômica ou de certo perigo, como por exemplo, *mampituba*: o

10 BORGES FORTES, Amyr; WAGNER, João B. Op. cit. p. 22.

11 Id. Ibid. p. 20.

12 Id. Ibid. p. 21.

brejal das cobras, ou *araranguá*: rio de areia preta. Era tradicional aos portugueses, e muitas vezes obrigatório pela Coroa, a cada fundação de vila, erguer uma capela à Nossa Senhora da Conceição, padroeira de Portugal.

Aqui se apresentam os primeiros movimentos que começam a revelar uma dinâmica sócio-espacial neste processo de ocupação do sul do Brasil. A partir da ação de ocupação militar, logo se buscavam as atividades econômicas de sustentação dos locais. Dentro de um interesse maior, produto das questões internacionais de Portugal e Espanha, essas ações estabeleciam novas relações com o meio, nas quais o conhecimento e o reconhecimento do território eram fundamentais para a consolidação desse novo “espaço português”.

1.2 O CAMINHO ENTRE O SUL E O NORTE: O LITORAL DO RIO GRANDE

Uma viagem por terra de Laguna a Colônia do Sacramento levava meses. CÉSAR (1983) analisa diversos documentos históricos dos séculos XVII, XVIII e XIX, nas quais reproduz diversos trechos de cartas de militares, religiosos, funcionários públicos e até de autores desconhecidos sobre o início da povoação e a geografia do Rio Grande do Sul. Para o melhor entendimento, reproduzimos na íntegra uma dessas, datada de 1703, possibilitando um entendimento mais apurado do objetivo de nossa pesquisa.

COMO VIAJAR POR TERRA, DA COLÔNIA DO SACRAMENTO A LAGUNA

Saindo da povoação da Colônia se buscará o caminho do norte, que por vinte e três dias se seguirá, e andarão dois a dois com as espingardas sempre na mão e prontas por causa das onças, passando a noite em quartos e cuidadosa vigia com o fogo ao pé.

Nesta forma se continuará a viagem por espaço de vinte e três dias, no fim dos quais se chega à Serra de Maldonado, gastando na sua passagem oito dias sem receio de suas cavidades, não largando o rumo; e se nos ditos dias se não avistar a costa ou a lagoa de Castilhos; se andarà a roda dela, até se tornar a tomar e buscar e meter na praia que nunca mais se largará até dar em povoado.

Em todo este caminho é conveniente não penetrar o mato mais do que para apanhar caça, e pela praia se pesca na roda da maré, metendo pela água até o joelho, ou botando linha com isca de marisco, que se tem na meia praia levantando-se a areia até aprofundar um palmo, e com que o daí tira, cai muito peixe. Aqui em Castilhos faça cada um cinco ou seis braças de

pasca para amarrar as mochilas e jangadas, fazendo provimento de carne de vaca, porque daí em diante não a há.

De Castilhos até o Rio Grande se gastam quinze dias, e tanto que se tiverem andado três ou quatro de Castilhos, se avista um lago que vai costeando a costa e vai fazer barra no Rio Grande. Chegando à dita barra rio acima, obra de meia légua por baixo da dita lagoa, faz a barra onde se vê uma cruz que tem a era do tempo em que nós passamos e abaixo tem o porto onde nós fizemos aguada que é acima da barra do rio Grande meia légua.

Neste porto é necessário passar em jangada, que se há de fazer na ocasião de reponta da maré. E a jangada se fará de espinho branco pela forma seguinte: Buscar-se-á por aquele mato madeira de espinho seca para as estivas que se juntarão, e os três paus para as estivas pouco importam que sejam verdes. Hão de estes ter de quinze a dezoito palmos de comprimento, far-lhe-ão duas faces, uma para baixo outra para cima. Por cima desta estivas se fará outra de madeira com travessas lançadas e amarradas uma às outras; por cima de ambas as estivas se lançarão dois paus, um por cada lado, que serve de talabardões para se armarem os remos, cujos paus serão grossos e secos, os remos serão de boga e de espinho branco verde que é mais forte e não falta; pôr-lhe-ão quatro remos, dois por banda, e a jangada tem quinze ou dezesseis palmos de comprimento, e daí para cima conforme a quantidade de gente que houver de passar, porque esta medida é para seis passageiros.

Passado o rio Grande se seguirá jornada sempre pela praia até chegar ao rio a que chamam de Taramandabum [Tramandaí], o qual passa a vau com água pela cinta em maré vazia, e pelo mesmo vai se continuando o caminho até chegar ao rio Iboipituihi [Mampituba], que com maré vazia se passa também a vau com água pela cinta; e segue-se a jornada até chegar ao terceiro que é o Araraga que se passará em jangada por cima da barra, onde se acha lenha seca para se fazer, que o mesmo rio expulsa. Segue-se o quarto que é o Arangagá [Araranguá], que se passa junto da barra e é o último.

Passado este e andando meia légua se entrará pelo sertão, e na cabeceira de uma lagoa pequena, onde se não pode bem revolver o peixe, e se pode apanhar quanto quiserem.

Passada esta se acha logo resto de gado, e povoado, que dista do último rio três dias de jornada andando pouco; na primeira ponta de pedra que se avistar junto da praia, a que chamam os morros de Santa Marta, se entrará para dentro, e pelo rasto do gado se vai dar ao povoado e logo se acharão cavalos e ovelhas do capitão Domingos de Brito, que é o povoador desta terra.

Nesta viagem gastei da Colônia até Castilhos vinte e quatro dias; destes ao Rio Grande dezesseis; deste ao povoado trinta, que por todos são sessenta, todos de jornada, e os que faltam para os quatro meses, que me demorei, estivemos parados em ranchos pelas muitas chuvas nos impedirem o seguir jornada.

Advirto que o Rio Grande à vista do que se diz dele é uma droga; por que nós que assim que a ele chegamos, estávamos vendo os lobos sair dele para a praia e tornarem a meter-se no rio. Este é muito estreito e passei em meia hora.

De Castilhos para diante não faltam porcos, cervos e veados pelas campanhas. Aos cervos se deve atirar com bala; aos porcos e veados basta

munição grossa. Também não faltam pássaros pela praia. Advirto mais que passados três ou quatro dias de viagem de Castilhos se encontram os barrancos altos de barro vermelho, onde há muitos veados e será conveniente matar alguns para fazer provimento de carne para alguns dias; porque daqui por diante os que aparecem esperam pouco o tiro.

Pelas margens do rio Grande há muita caça de porcos e outros animais e pássaros que se podem matar e fazer provimento. Com esta prevenção nunca na minha jornada faltou carne, nem se soube que cousa foi fome, que outros experimentam por sua culpa.

Quem quiser empreender esta viagem há de prevenir-se com o que eu aqui pondero, se a quiser fazer sem trabalho; por que eu como experimentado posso aconselhar, e o mais pelo que observei, são necessários para a jornada dois ou três cães bons, três espingardas bem experimentadas, e municionadas, duas catanas ou facas de mato, e a matalotagem que cada um puder.

Domingos da Filgueira, 1703.

Como podemos notar, o relato do viajante é rico nos detalhes dos acidentes geográficos do caminho percorrido, descrevendo o itinerário e dimensionando o tempo a cada ponto de referência. Além disso, o autor capricha nas advertências dos perigos ao longo da “jornada” e das técnicas a serem usadas para vencer os desafios e o percurso, “se quiser fazer sem trabalho”. Efetivamente a relação com o meio era bastante dura, ainda mais nos deslocamentos por terra, nas quais as técnicas de transporte e mesmo de alojamento e alimentação eram muito rústicas.

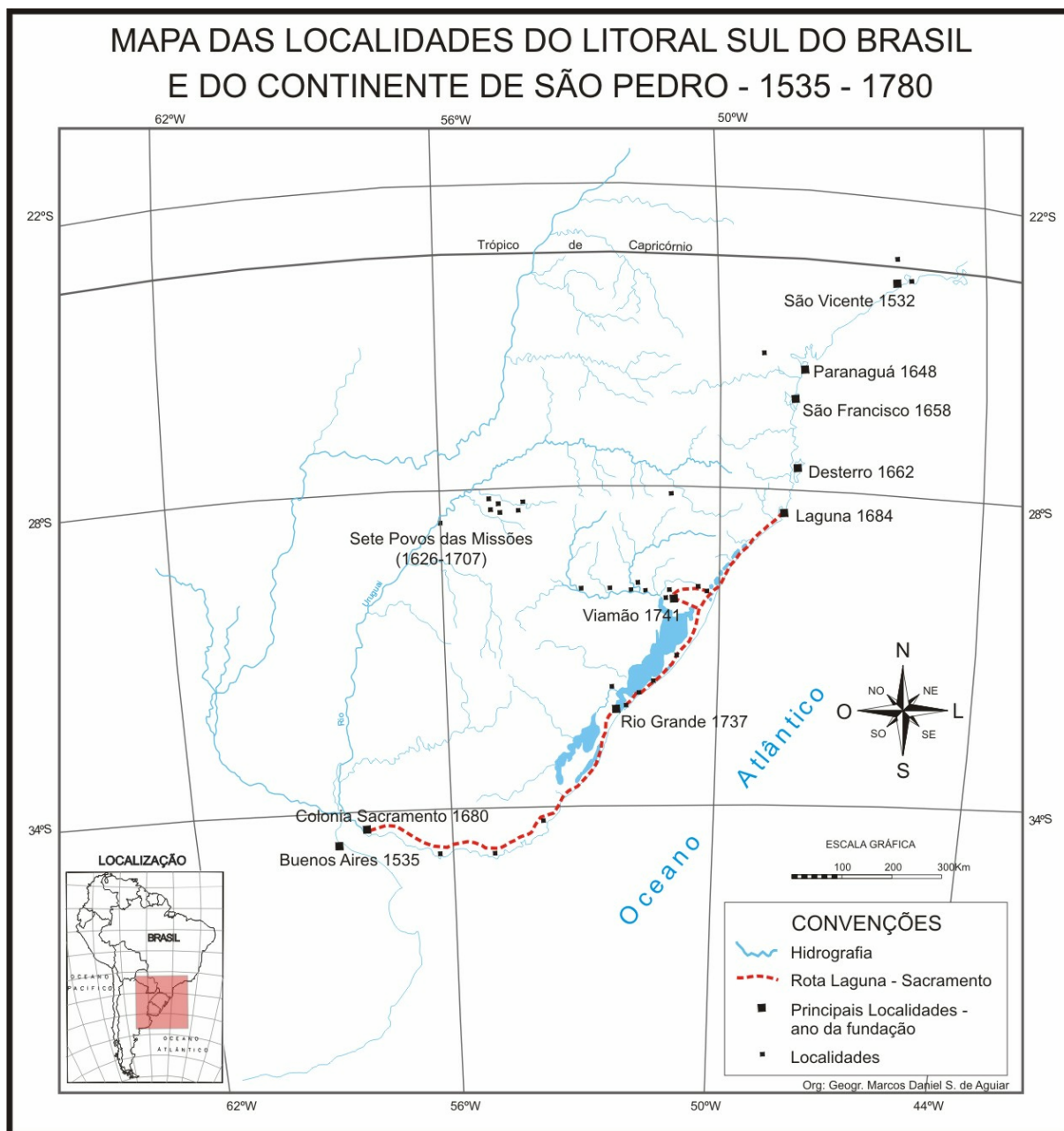
Essa carta, divulgada pela primeira vez pelo historiador Capistrano de Abreu no início do século XX, revela um dos documentos mais antigos de que se tem notícia sobre os “primeiros passos” no litoral gaúcho, apresentando esta terra aos interesses de então. Para citar novamente César (1983, p. 56), fonte da nossa reprodução:

É pena que os informes sejam ali tão sucintos. Mas, sob tal frieza, parece ocultar-se uma louvável preocupação do autor: ser exato. E, desta maneira, os seus informes nos dão a justa medida da longa jornada que deviam de fazer os setecentistas ansiosos de se comunicar com o Prata.

A “comunicação” com o Prata nos leva à compreensão de uma necessidade econômica que se dava sobre esse espaço. Tal necessidade implicava a construção de um novo espaço, que fosse seguro e que possibilitasse a abertura de novas fronteiras econômicas a Portugal.

Como a “imensa distância” entre Laguna e Sacramento persistia, o governo português resolve criar nova guarnição militar na barra do Rio Grande em 1737, a meio do caminho entre as duas cidades mais meridionais da América portuguesa. A estratégia lusitana avançava rapidamente no sentido de dar efetiva ocupação econômica e administrativa, além da militar, e apenas 23 anos depois (1750) eleva à categoria de vila o povoado do Rio Grande, criado a partir da construção do presídio denominado Jesus-Maria-José. Ampliando-se o número de cidades e fortes em direção ao Prata, dotando-os da estrutura militar e de comunicações (portos e abertura de caminhos por terra) com destacamentos de guardas em determinados lugares nessa rede de pontos de ocupação, consolidava-se a posse lusitana no vasto espaço sulino pelo litoral. Essa dinâmica sócio-espacial, inerente ao processo de conquista territorial em questão, era formulada e capitaneada por portugueses ligados ao governo desde Lisboa, Salvador e a partir de 1763, do Rio de Janeiro, que desconheciam completamente a realidade nessa área. Entretanto, a estratégia era de avanço das ocupações, com as armas, os homens e as técnicas da época ocupando novos lugares e dilatando a fronteira, buscando encontrar novas riquezas como principal objetivo, o que paulatinamente ia configurando esse novo espaço social.

No mapa seguinte, podemos visualizar a rede de localidades fundadas pelos portugueses ao longo do litoral sul brasileiro e rio-grandense.



MAPA 1: Mapa das localidades do litoral sul do Brasil e do Continente de São Pedro – 1535 – 1780

O governo central passa também a estabelecer políticas mais efetivas de ocupação econômica das terras do Rio Grande. A doação de sesmarias aos lagunenses, junto ao litoral, pode ser considerada a primeira partição do espaço regional em questão. Pela abertura do caminho entre Laguna e Sacramento, eles ganhavam terras da Coroa portuguesa, denominadas sesmarias, sobretudo as situadas nos Campos de Viamão – região próxima ao mar, rica em pastagens. A primeira sesmaria foi doada nas proximidades de Tramandaí em 1726, surgindo as primeiras estâncias de apreensão e criação de gado. Essas terras eram valorizadas à época, pois, além da sua posição geográfica, as grandes extensões de campos permitiam que se instalasse uma atividade econômica valorizada - a economia do Brasil colonial necessitava de couros e carne. O gado que já fora introduzido por portugueses e espanhóis durante o século anterior, também fora expulso da região das Missões por ocasião da Guerra Guaranítica (1754-1756)¹³, e se reproduzia facilmente nesses campos. Essa vasta região também ficou conhecida como a *Vacaria del Mar*.

Os Campos de Viamão eram a primeira referência na povoação para o sul. Localizado bem próximo ao litoral, ali se instalou toda atividade em torno da apreensão de gado, extração de couro e mais tarde o comércio de trigo, peixe seco, carne salgada e queijos.¹⁴

A *Capela Grande de Viamão*, fundada em 1741, passou a ser o local central da atividade econômica do sul e sua ligação com o centro do Brasil colonial dava-se através de Laguna. Por via terrestre, passando pelo atual litoral norte gaúcho, conduziam-se tropas de gado e se transportava em mulas produtos em geral. Nesse caminho, tal movimento propiciou a instalação de guardas para a cobrança de impostos à Coroa e para a segurança nas travessias dos rios Tramandaí e Mampituba¹⁵. Devido ao volume de comércio entre os dois lugares, e com o restante do centro colonial brasileiro, iam surgindo núcleos economicamente ativos. Chegando a Laguna, as mercadorias ou as tropas seguiam por terra até as Vilas de Desterro, de Paranaguá e de Curitiba, e daí ao centro da colônia, ou diretamente ao Rio de Janeiro e a outras cidades litorâneas e à Europa por via marítima.

¹³ Índios Guarani, das Missões, resistem às tropas luso-castelhanas para não abandonarem suas terras.

¹⁴ Nota da exposição permanente do Museu Anita Garibaldi, em Laguna – SC (2004).

Mais tarde, toda essa região também seria impulsionada pelas atividades agrícolas de imigrantes açorianos. Esses tinham a promessa do governo de receber datas de terras (cerca de 272 hectares), instrumentos agrícolas, sementes e animais, objetivando criar um conjunto de proteção contra invasões e a densificação da população. O trigo então foi, a cultura escolhida pelo governo para a produção por parte desses colonos. O ano de 1748 foi o marco inicial da imigração proveniente das Ilhas dos Açores na Ilha de Santa Catarina e em Laguna. Quatro anos mais tarde (1752), ao chegarem ao Rio Grande do Sul, fundaram Porto Alegre e diversas outras povoações próximas ao litoral e nas principais vias navegáveis conhecidas deste imenso “continente”. Sobre a capital, faz-se importante ressaltar que a cidade de Rio Grande é invadida pelos espanhóis em 1763, e lá permanecem até 1776. Nesse período, a antiga capital, Rio Grande, é transferida para Viamão, logo sendo novamente realocada, dessa feita para Porto Alegre – à época, chamada de Nossa Senhora da Madre de Deus de Porto Alegre, ou Porto de Viamão, ou Porto dos Casais¹⁶. De lá não sairia mais,¹⁷ devido a sua melhor posição geográfica na rede de rios e lagoas usados para ocupação. Os portugueses, expulsos de Rio Grande, refugiam-se nas proximidades e contribuem para o surgimento do povoado de Pelotas às margens do canal de São Gonçalo e da laguna dos Patos.

Entre Viamão e Laguna, em nossa região de estudo, criam-se povoados, que logo ascendem à condição de freguesia¹⁸, tais como Nossa Senhora da Conceição do Arroio¹⁹ e Santo Antônio da Guarda Velha ou Santo Antônio da Patrulha²⁰, que, como o próprio nome sugere, se deu em função da guarda ali instalada para a coleta de impostos dos produtos que tinham como destino o norte ou o centro colonial brasileiro. Entre Viamão e Rio Grande, ao longo da extensa faixa de areia junto ao oceano, formaram-se outros núcleos: São Luiz Gonzaga de Mostardas²¹ e Nossa Senhora da Conceição do Estreito²². Ainda havia a Estância Real do Bojuru²³ e o

15 Do rio Araranguá, em SC, também.

16 Devido ao desembarque de 70 casais açorianos em 1752 e que ali permaneceram para exercerem suas atividades. Esse fato é considerado o marco histórico da fundação de Porto Alegre.

17 Por ocasião da Revolução Farroupilha (1835-1845), os revolucionários tiveram ao longo deste tempo outras três diferentes cidades como capital.

18 Uma categoria inferior à de vila, à época. Como se hoje fosse sede de distrito.

19 Atual Município de Osório.

20 Atual Município, conserva o mesmo nome.

21 Atual Município de Mostardas.

22 Atual Distrito de São José do Norte, com o nome de Estreito.

23 Atual Distrito de São José do Norte, com o nome de Bojuru.

Povo do Norte²⁴. Aquela dedicava-se à produção agrícola para abastecer a Vila do Rio Grande e extrair as couramas para a exportação, enquanto esta era uma pequena povoação próxima a dois fortes do outro lado da barra do Rio Grande e que em um primeiro momento, constituiu o principal ponto de atracação das maiores embarcações.

Praticamente toda a população vivia e se ocupava nesses núcleos. O quadro abaixo mostra o número de habitantes por freguesias segundo pesquisa de Maestri Filho²⁵, adaptado para esta pesquisa:

QUADRO 1: População absoluta das localidades do Rio Grande de São Pedro em 1780

LOCALIDADE	POPULAÇÃO	LOCALIDADE	POPULAÇÃO
N. S. Madre de Deus de Porto Alegre	1.512	N. S. dos Anjos da Aldeia	2.355
VILA de São Pedro do Rio Grande	2.421	N. S. de Oliveira da Vacaria	571
N. S. Conceição do Estreito	1.254	Bom Jesus do Triunfo	1.277
S. Luiz Gonzaga de Mostardas	591	S. José de Taquari	689
N. S. da Conceição de Viamão	1.891	Santo Amaro	720
Santo Antônio da Guarda Velha	1.189	N. S. do Rosário de Rio Pardo	2.374
N. S. da Conceição do Arroio	417	S. Nicolau da Cachoeira	662
		TOTAL	17.923

Dentre as treze freguesias e a Vila do Rio Grande, nota-se que a maioria da população vivia nas localidades que perfaziam o caminho litorâneo entre o “sul e norte”, bem como na capital e suas proximidades. Incluía-se nesta convenção a capital, Porto Alegre; a maior cidade, Rio Grande; o principal centro econômico, Viamão; o principal destacamento militar do norte, Santo Antônio; a freguesia do Estreito, situada no caminho de faixa arenosa próxima ao mar e a freguesia dos Anjos da Aldeia²⁶, já de população expressiva, além de Mostardas e Conceição do Arroio.

24 Deu origem a cidade de São José do Norte.

25 MAESTRI FILHO, Mário. O Escravo Africano no Rio Grande do Sul. In: RS Economia e Política. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979. p. 38.

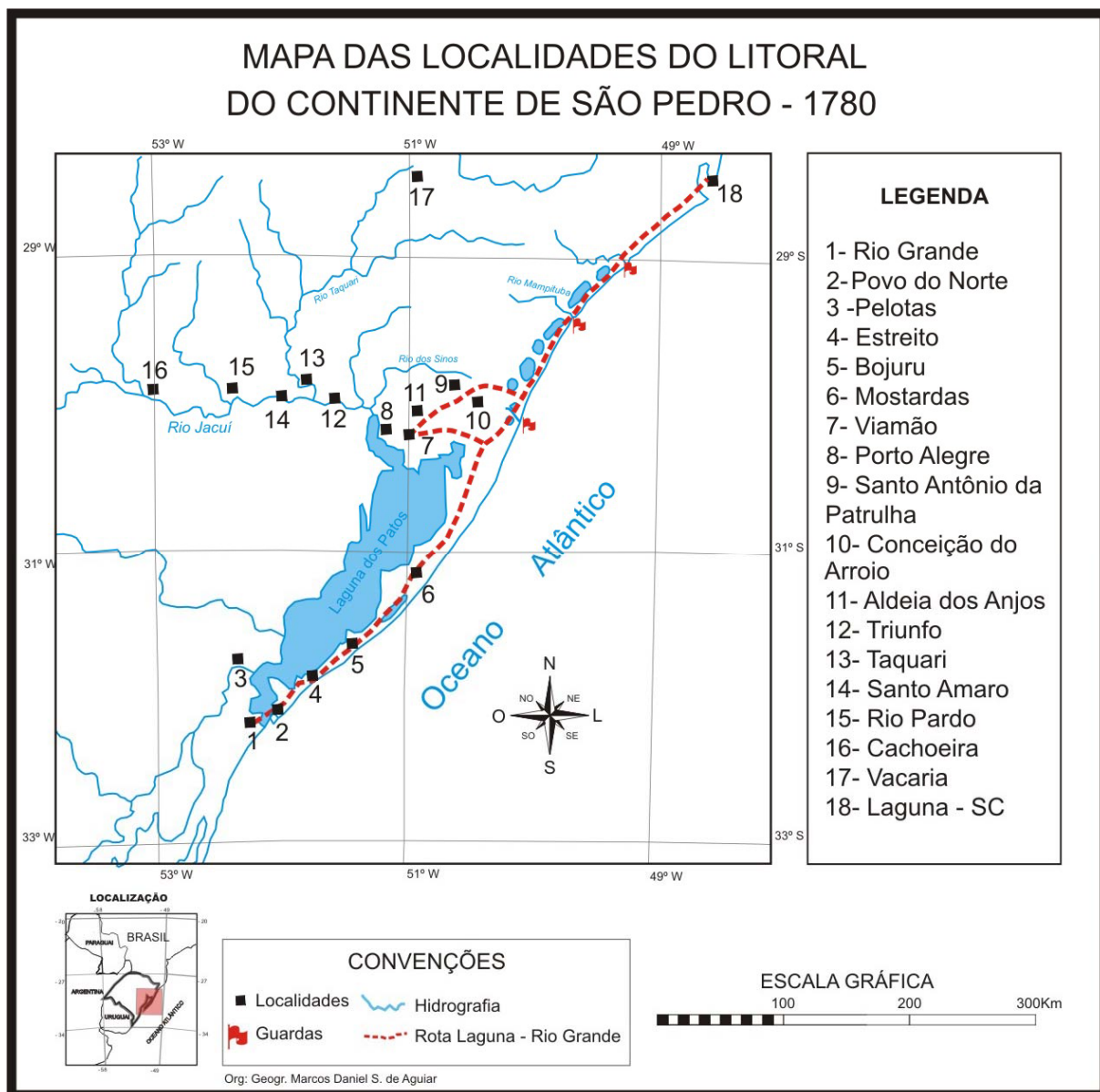
26 Teve o povoamento de sua sede iniciado em 1755 a partir da população de índios provenientes das Missões, por ocasião da Guerra Guaranítica, lugar onde o governo resolveu assentá-los. Hoje em dia, é a sede do município metropolitano de Gravataí.

À exceção de Vacaria, localizada no planalto, as demais freguesias situavam-se no vale do rio Jacuí, então principal via navegável de penetração e expansão de ocupações do Estado, as quais também foram fortemente impulsionadas pela colonização açoriana, além de igualmente desempenharem função militar.

Maestri Filho coloca que desse total, “cerca de 30% se constituía de escravos negros”²⁷, que já haviam chegado durante as primeiras expedições de reconhecimento e de construção dos primeiros fortes. Entretanto, a população negra chega com mais intensidade no final do séc. XVIII e início do XIX, para trabalhar nas charqueadas. A atividade da salga da carne constituir-se-á na nova norma econômica sul rio-grandense e se instalará na porção sul do território gaúcho, principalmente em torno de Pelotas.

O detalhamento do mapa seguinte revela a rede de localidades no Rio Grande do Sul e sua localização: em sua maioria no litoral, no caminho à Rio Grande e ao longo do rio Jacuí.

27 Id. Ibid. p. 37.



MAPA 2: Mapa das localidades do litoral do Continente de São Pedro - 1780

Já no final do século XVIII, a faixa da costa atlântica ao longo do caminho de ligação entre as cidades de Laguna, Viamão e Rio Grande ia perdendo a importância estratégica. Essa porção do território já estava apropriada pelos portugueses. Bem como a importância econômica, com o movimento decrescente de transporte de gado *vacum* e *muar* em tropas e de outros produtos agrícolas. Silva (1979) afirma o seguinte:

Até 1780, a economia do gado visava apenas à exportação de animais em pé e a venda de couros. Em 1779, instala-se na margem do canal de São Gonçalo, um criador de gado oriundo do nordeste, retirante da grande seca de 1777 que se impressiona com a abundância de gado na região bem como a grande disponibilidade de pasto. Estabeleceu aí uma charqueada, dando início à produção comercial do charque.²⁸

A própria cidade de Laguna também entra em declínio econômico. Alguns anos antes, já se havia aberto outro caminho, na altura de Araranguá, pelo qual se alcançava o planalto chegando a Lages, Ponta Grossa, Sorocaba e às Minas Gerais, destino final do gado sulino tropeado e do charque. O chamado *Caminho dos Conventos* mudou a rota para o centro da colônia, e o transporte através das tropas, iniciado pelo litoral, dava-se cada vez com mais intensidade, pelo planalto meridional do Brasil.

O litoral daquele tempo então passa a ser o da navegação interna pelo rio Jacuí, lago Guaíba e laguna dos Patos, que unia as cidades de Rio Pardo, Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande, praticamente excluindo as outras localidades (situadas junto à orla oceânica) da economia regional. O conjunto estabelecido entre o trabalho escravo na indústria saladeiril, que exprimia outra relação social de produção, e a nova técnica de conservação da carne e de transporte dos produtos permite que Pelotas se torne a maior e a mais desenvolvida cidade do Rio Grande do Sul durante grande parte dos anos oitocentos. Caio Prado Júnior determina esse momento, qual seja, o do estabelecimento efetivo da atividade pecuária, a da charqueada, como a “incorporação do Rio Grande do Sul” à economia brasileira²⁹.

28 SILVA, Elmar Manique da. Ligações externas da Economia Gaúcha (1736-1890). In: RS Economia e Política. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979. p. 59.

29 PRADO JUNIOR, Caio. História Econômica do Brasil. 12ªed. São Paulo: Brasiliense, 1970. p. 94-100.

Por sua vez, Rogério H. da Costa sintetiza o marco inicial da formação regional gaúcha da seguinte maneira:

Podemos considerar este período, do início da colonização, fixação de fronteiras e afirmação econômica, do séc XVIII à Revolução Farroupilha [1835-1845], como a etapa da apropriação do território, formadora da sociedade e concomitantemente do espaço regional, representado até então pela área campestre/latifundiária da Província³⁰.

As divisas com os castelhanos, depois de sucessivos Tratados³¹ e acordos, invasões e disputas armadas, ia consolidando o litoral sul rio-grandense como do Brasil (ainda Coroa portuguesa) através da estratégia portuguesa de ocupação territorial efetiva (militar e econômica). Essa estratégia trouxe a noção de “*uti possidetis*”, construída, fundamentada e dirigida pelo assessor de D. João V, Alexandre de Gusmão. As evidências das “novidades” astronômicas, cartográficas, geográficas e matemáticas, desde Copérnico, Giordano Bruno, Galileu e Kepler, entre outros, não deixavam mais dúvidas sobre a verdadeira jurisdição da Colônia do Sacramento e suas áreas vizinhas implicadas pelo Tratado de Tordesilhas. O Rio Grande de São Pedro e sua vasta região litorânea foram o alvo da tese de Gusmão, que Jaime Cortesão e Walter Piazza (apud ESPIRITO SANTO, 1999, p. 135) assim resumem: “à preparação do princípio do “*uti possidetis*”, como implementação de uma política de apropriação territorial baseada do princípio imanente de que existe um Direito Natural à propriedade da terra e que a terra pertence a quem valoriza através da obrigação natural do trabalho”. Assim, na medida em que não havia mais defesa plausível de parte do território, seja do ponto de vista religioso, que também é social, seja devido ao atraso técnico-científico, criam-se, forjam-se, constroem-se social e politicamente teses e argumentos para consolidar determinado espaço aos seus interesses.

30 COSTA, Rogério Hasbaerth da. RS Latifúndio e Identidade Regional. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988. p. 36.

31 O Tratado de Madri (1750), o Tratado de El Pardo (1761), o Tratado de Santo Ildefonso (1777) e o Tratado de Badajós (1801) observaram sempre em primeira instância, a posse e o direito de ocupação da Colônia do Sacramento e das Missões. Em 1777, envolveu a retomada da posse pelos portugueses da Vila do Desterro, então invadida pelos espanhóis.

1.3 O ESPAÇO SOCIAL DA PORÇÃO SETENTRIONAL DO LITORAL GAÚCHO

Em 1810, a indústria do charque gaúcho adquire grandes proporções, devido às instabilidades causadas pelas guerras no Vice-Reino do Prata (República Argentina), precursor da indústria saladeiril. Os pequenos núcleos açorianos do litoral começam a se esvaziar. A migração em direção ao sul pastoril é grande, pois os colonos viram-se seduzidos e atraídos pela criação extensiva. Silva (op.cit., p.61) assim constata:

As dificuldades encontradas pelos colonos açorianos na agricultura, as facilidades proporcionadas pela criação, o rápido enriquecimento dos charqueadores, arrastam os filhos dos colonos para as campinas do sul. Regrediram os pequenos núcleos agrícolas, penetrando a população cada vez mais para o interior. Desenvolveu-se, assim, mais ainda a população pastora.

Dessa maneira, o sul passa a ser o espaço econômico do Rio Grande do Sul por excelência. Outro fator que atraía a população para essa nova região e para essa atividade é a dominação portuguesa por ocasião da criação da Província Cisplatina (1822-1825) – atual República Oriental do Uruguai, na qual havia disponibilidade de terras e de rebanhos.

O litoral do Rio Grande do Sul em sua vasta porção setentrional torna-se periférico social, política e economicamente. A economia gaúcha girava em torno do charque, e as batalhas e guerras travadas³² por disputas territoriais ao longo do século XIX tinham como palco principal as terras meridionais: a região da Campanha, constituída pela extensa área de campos do Rio Grande do Sul que hoje faz divisa com a Argentina e o Uruguai. Ao longo daquele século, o extenso litoral nada mais era do que uma região que um dia fora ocupada pioneiramente, que iniciou um tímido processo de transformação, mas que não passou de leves mudanças na estrutura fundiária e da tentativa de introdução da lavoura de trigo. A região passou a viver uma depressão econômica profunda, que só iria se alterar em meados do século seguinte. O geógrafo francês Raymond Pébayle (1974, apud COSTA,1988) levanta um fator de ordem eminentemente geográfica de insucesso dos colonos açorianos com a agricultura:

[...] a colonização oficial simplesmente ignorou um fato geográfico fundamental, pois instalou os camponeses habituados aos territórios exíguos e acidentados das ilhas vulcânicas dos Açores em pradarias perfeitamente descobertas do litoral e das planícies centrais do RS, geralmente em terrenos de pouca fertilidade e em permanente estado de insegurança³³.

Costa (1988, p. 36), entretanto, acrescenta que, muito mais do que um “erro geográfico”, se tratava de uma estratégia geopolítica para interferir na estrutura latifundiária da região pelo poder central português³⁴. Sandra Pesavento (1983, p. 32) recorda também que, posteriormente, “os açorianos foram expropriados de suas terras entre 1780 e 1801 em favor da concessão de sesmarias para a criação de gado”, atividade mais rentável que a lavoura de trigo. “Dinamizam-se as charqueadas; afirmam-se as relações de produção escravistas”, aponta a historiadora³⁵.

Os caminhos da região litorânea, de Laguna a Viamão e Rio Grande, já eram os velhos caminhos da região litorânea. A ligação com centro do Brasil consolidava o caminho das tropas pelo planalto: de Santo Antônio, subia-se a serra, alcançando Vacaria e depois, Lages. Por sua vez, os portos e a navegação cumpriam a função de ligação entre os principais pontos do território. O litoral norte gaúcho, entretanto não perdia a função de *região de passagem* entre o sul e o centro da Colônia, depois Império, que permanecia.

Alguns fatos arrolados pela história ajudam-nos a identificar com mais clareza o contexto político em que aconteceram bem como nos revelam mais elementos que situam melhor a formação da sociedade e do espaço, trazendo elementos importantes para nossa pesquisa.

32 Guerra da Cisplatina (1825-1828), Revolução Farroupilha (1835-1845), Guerra do Paraguai (1865-1870).

33 PÉBAYLE, Raymond. *Eleveurs et Agriculteurs du Rio Grande do Sul (Brésil)*. These, Université de Paris I (inédito), 1974. In: COSTA, Rogério Hasbaerth da. RS Latifúndio e Identidade Regional. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988. p. 35.

34 COSTA, Rogério Hasbaerth da. Op. cit. . p. 35.

35 PESAVENTO, Sandra Jatahy. História do Rio Grande do Sul. 2ª ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1982.

Auguste de SAINT-HILAIRE (1779 – 1859)³⁶, viajante e botânico francês, ao invés de optar pela navegação – então o meio de transporte mais utilizado à época - resolve adentrar o Rio Grande do Sul por via terrestre, com cavalos, carroças e mulas, juntamente com um tropeiro mestiço, um índio e um negro alforriado. Parte de Laguna e chega a Torres em 5 de junho de 1820. Assim abre seu relato de *Viagem ao Rio Grande do Sul*:

Sempre areia e mar. Enquanto nos dias anteriores só avistávamos uma praia esbranquiçada que se confundia com o céu na linha do horizonte, hoje, ao menos, deparamos dois montes denominados Torres, porque realmente avançam mar a dentro, como duas torres arredondadas. Para as bandas do oeste, recomeçamos a avistar a grande cordilheira que há muito tempo não víamos. Cerca de uma légua daqui, encontramos-nos à margem do Rio Mampituba, que, atravessando a praia, se lança no mar, após separar a Província de Santa Catarina da Capitania do Rio Grande; passámo-lo do mesmo modo que o Rio Araranguá. É também à guarda de Torres que se paga o pedágio. Continuando a viagem, chegamos aos montes que tem esse nome; um relvado muito rente ao chão, um pouco mais elevado que a praia, estende-se à beira-mar, acima do monte que fica mais ao norte. Como há projeto de se localizar em Torres a sede de uma paróquia, começaram a construir aí uma Igreja, da qual até agora só existe apenas o madeiramento. Depois de passarmos por esta Igreja, chegamos a um forte, cuja construção está sendo ultimada neste momento e junto ao qual se acha o alojamento dos soldados do posto e do alferes que os comanda. Estas construções, situadas no lado ocidental do monte, local onde gozei um panorama que se me afigurou mais encantador do que efetivamente era, por causa da monotonia dos areais áridos, batidos pelas ondas³⁷.

Depois de passar por Porto Alegre, a incursão de Saint-Hilaire oferece-nos ainda outra visão, desta vez caracterizando as dificuldades de ocupação da faixa litorânea e o abandono que a região vem sofrendo:

FREGUESIA DO ESTREITO, 5 de agosto, 6 léguas – O terreno é sempre uniforme e arenoso. As pastagens rasas e disseminadas, como as do arredores de Porto Alegre. [...] Todos agricultores queixam-se da seca que vem assolando, há oito meses; os animais só encontram no campo erva ressequida; estão muito magros, encontrando-se diariamente grande número deles, mortos pelos campos. [...] A aldeia do Estreito era outrora mais para leste mas, como as casas foram enterradas pelos turbilhões de areia que o vento atira sem cessar das margens do mar, foram transferidas

36 Pode-se dizer que SAINT HILAIRE viajou bastante pelo Brasil do século XIX. Sempre descrevendo as paisagens por onde passava, associava estes relatos com a presença de espécies da flora e da fauna, bem como aos hábitos e costumes dos homens e das mulheres brasileiros. Esteve na Bahia, em Minas Gerais, no Rio de Janeiro, em Goiás, no Mato Grosso, em São Paulo, no Paraná, em Santa Catarina, no Rio Grande do Sul e no Uruguai. “Ninguém mais atento do que ele no empenho de desvendar aos olhos da Europa a ecologia dessa parte do mundo”. Por CESAR, Guilhermino no prefácio de *Viagem ao Rio Grande do Sul*.

37 SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. 4ª ed. Porto Alegre: Martins Livreiro, 2002. p. 11-12. Traduzido por Adroaldo Mesquita da Costa.

para o lugar onde se encontram atualmente e onde, sem dúvida, terão em breve a mesma sorte. Em número de quarenta, afastadas uma das outras, pequenas e, geralmente em mau estado, bastante altas, estas casas são cobertas de palha e acham-se enfileiradas em torno de uma larga praça revestida de grama. Quase todas apenas são habitadas aos domingos e dias festivos.³⁸

Nesses dois trechos de seu relato, o estudioso francês aponta para o vazio demográfico, as dificuldades de sobrevivência e de prosperidade econômica, no que hoje se constitui parte do litoral norte do RS. Essa situação iria marcar praticamente todo o século XIX: as localidades existentes decrescem economicamente ou mesmo cumprem apenas a função de pequenos centros locais. Esta porção do território gaúcho mantinha-se apenas como uma alternativa de passagem para Santa Catarina e o restante do Império.

O que efetivamente representou um novo elemento na formação social do litoral gaúcho foi, ainda na primeira metade do séc. XIX, a chegada de novos colonos. Em 1824, inicia a chegada de imigrantes alemães ao Rio Grande do Sul e a política do Império passa a ser a de ocupar as terras do norte da Província, já que o sul estava “povoado” e apresentava atividade econômica satisfatória – a pecuária e as charqueadas. Esses colonos recebem pequenos lotes de terras situados nos vales dos rios da Serra Geral. Em uma primeira leva, um pequeno grupo é instalado nas proximidades de Torres, formando as colônias de Três Forquilhas e de São Pedro de Alcântara. Dedicam-se à produção policultora de gêneros alimentícios, como feijão, milho, arroz, batata, hortaliças, frutas e cana-de-açúcar, ao contrário dos de origem açoriana que se ocupavam basicamente das culturas de trigo e cevada. Significativa era a produção dessas colônias. Além daqueles alimentos, eram produzidas rapadura, farinha, banha de porco e até tijolos, aguardente, panelas e outras peças de cerâmica. O estabelecimento dessas colônias propiciou comércio com as regiões de Cima da Serra e Vacaria, por volta de 1859³⁹. O excedente da produção era vendido a Santa Catarina e aos habitantes da Serra. Outra parte da produção partia para Porto Alegre (em carretas) onde os colonos a trocavam por gêneros estrangeiros. Através das vias lacustres, abundantes na região, ou

38 Id. Ibid. pp. 55-56.

39 NOGUEIRA, Arlinda R.; HUTTER, Lucy M. A Colonização em São Pedro do Rio Grande do Sul: durante o Império (1824-1889). Porto Alegre: Garatuja, 1975. p. 96.

combinado com o transporte em carretas, tais produtos também chegavam até a cidade de Rio Grande.

Três Forquilhas concentrou os colonos de religião protestante e São Pedro, os de religião católica. Esses últimos acabaram sendo privilegiados com igrejas e escolas públicas. Mesmo assim, os primeiros construíram com seus próprios esforços suas capelas e escolas. Em 1858 Três Forquilhas possuía uma escola particular freqüentada por 58 alunos⁴⁰. Essa colônia fora a princípio citada como exemplo de miséria que esperava os colonos no Brasil. Todavia, os números das exportações em 1866 mostravam que não podia ser considerada como tal⁴¹. Mesmo assim, devido à grande distância dos mercados consumidores e as dificuldades de transporte, o que afastava inclusive os professores, essas colônias entram em declínio, apesar de serem tão antigas como a de São Leopoldo, igualmente pioneira no Rio Grande do Sul⁴².

A Revolução Farroupilha veio a ilustrar a importância geográfica da região: o italiano Giuseppe Garibaldi liderou a travessia, por terra, de “dois lanchões” sobre imensas rodas de carreta puxada por cavalos e homens desde Capivari – próximo à laguna dos Patos, até a foz do rio Tramandaí no oceano, cruzando banhados, lagoas e dunas. Avançou mar adentro e rumou para o norte, onde invadiu a cidade de Laguna em 1839. Os rebeldes jamais tomaram a cidade de Rio Grande, mesmo havendo a necessidade de uma saída (para o mar) que servisse de escoadouro para a exportação do charque gaúcho. Como se sabe, o intento dos farroupilhas não teve o sucesso por eles desejado. Se Laguna viesse a ser o porto da *República Rio-grandense*, o litoral norte gaúcho poderia retomar a função de ligação entre as zonas produtoras (de charque) e o porto de escoamento dessa produção, o que talvez provocasse outro rumo no desenvolvimento da região.

Riopardense de Macedo (apud SILVA, 1979, p. 44-45), descreve ainda que por cerca de 1850, o Império é pressionado pela marinha inglesa na repressão ao

40 Id. Ibid. p. 139.

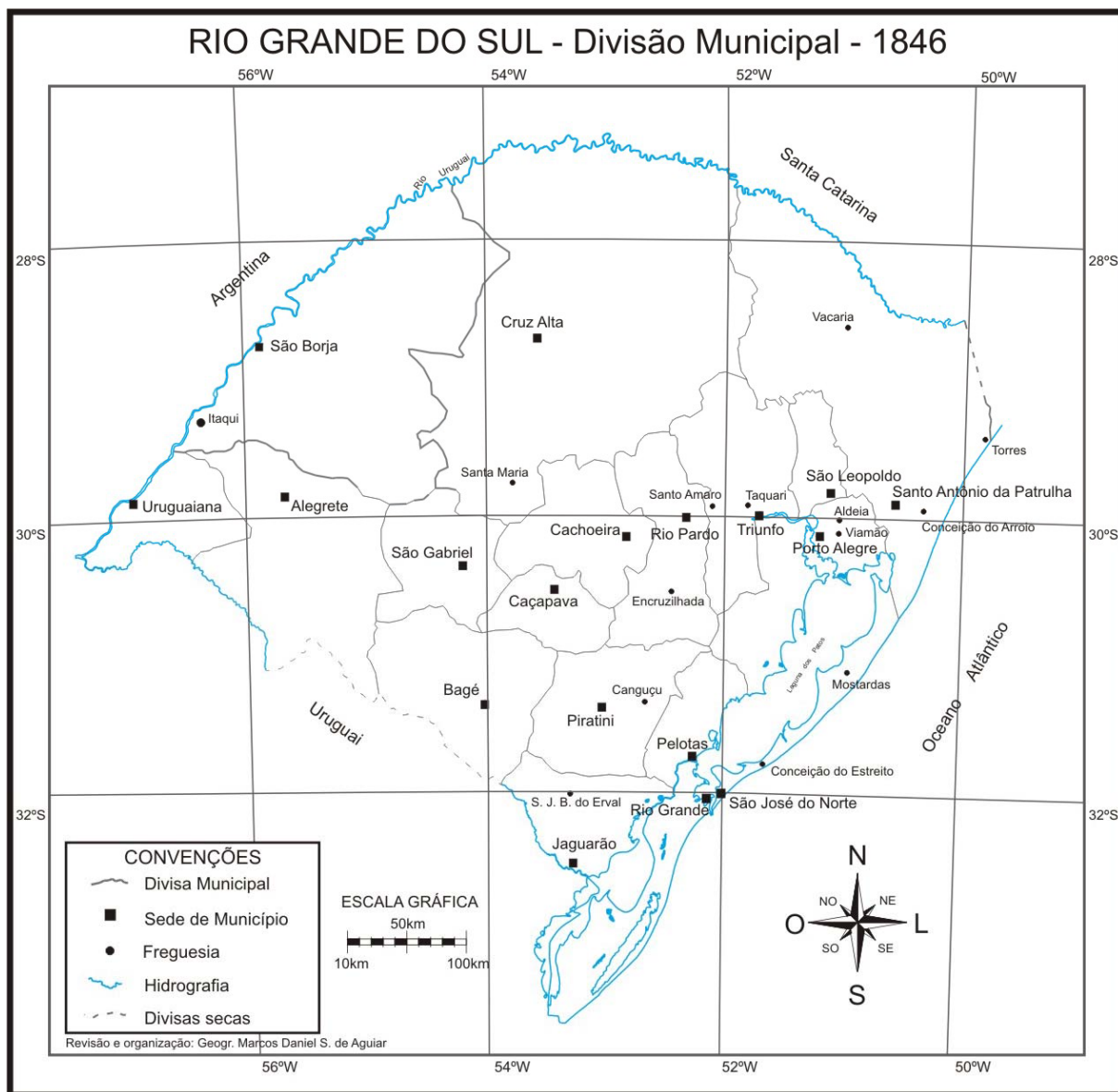
41 Id. Ibid. p. 118.

42 Além do próspero comércio e indústria, São Leopoldo foi impulsionada em seu desenvolvimento com a instalação do primeiro trecho ferroviário do RS, em 1874, passando a conduzir produtos, e

tráfico negreiro. Entretanto, ocorrem alguns desembarques clandestinos. Em um desses, assim escreve: “continuava o desembarque de escravos no litoral do Rio Grande do Sul e o lugar preferido era a área de Tramandaí, possivelmente por ser pouco habitado e onde a distribuição era feita com mais facilidade”. A fronteira em disputa constante e as atividades charqueadora e agropastoril, não abriam mão do trabalho escravo.

O que hoje convencionalmente denominamos litoral norte do Rio Grande do Sul era constituído de uma área com apenas 02 municípios: São José do Norte e Santo Antônio da Patrulha, com enorme distância entre eles, mas de realidade econômica e características sociais bastante comuns. Tal afirmação pode ser observada no mapa abaixo, datado de 1846, um ano após o término da Revolução Farroupilha.

dois anos mais tarde, passageiros, para Porto Alegre, o que se tornou um diferencial à época devido ao “encurtamento” das distâncias.



MAPA 3: Rio Grande do Sul – Divisão Municipal - 1846

Fonte: IGRA, s/data. Revisado pelo autor.

Nota-se que os núcleos e freguesias ao longo da faixa litorânea (Bojuru, Estreito e Mostardas) não evoluem para a condição de município, como esperado, já que se constituíram como locais da estratégia de assentamentos açorianos para a base econômica da ocupação militar e territorial. Essa evolução é percebida no outro lado da laguna dos Patos onde os núcleos cresciam a partir do avanço da função militar dada pela Coroa aos portugueses e pela própria “corrida” dos açorianos aos campos mais abundantes. São José do Norte tornara-se município devido mais a sua posição geográfica em frente a Rio Grande, sede de porto e de quartéis, do que pelo fato de possuir uma situação econômica mais favorável ou de igualdade com os outros municípios da Província. A freguesia de Conceição do Arroio, por ser ponto de referência na rota que seguia para o norte, bem como dos que chegavam nessas terras, sobrevivia agora, como ponto de comércio entre os produtos das colônias dos alemães e dos açorianos, bem como, caminho para a capital. As *Guardas*, estrategicamente localizadas em Torres e Tramandaí, junto aos pontos de passagem nos rios, não tiveram crescimento esperado para uma região que foi a primeira a ser desbravada pelos portugueses no Rio Grande do Sul. A primeira tornou-se freguesia em 1837 e a segunda era ponto conhecido apenas pela necessidade daquela travessia e através da fazenda das Conchas, sesmaria doada à um lagunense, militar da campanha de Sacramento. Santo Antônio da Patrulha⁴³, por sua vez, mantinha-se na mesma ordem, ou seja, com a missão de local destinado ao recolhimento de impostos aos produtos que rumavam para o norte, já que nessas alturas, eram realizados pela serra e planalto rio-grandenses, não mais pelo litoral. Objetivamente, o espaço geográfico não se alteraria tanto.

Esta região conservaria a tradição agrícola apenas, como principal característica, agora com a marca da pequena propriedade de mão-de-obra familiar. Não havia mais a função militar efetiva e sua ligação (transporte e comunicações) com as áreas mais desenvolvidas da Província era precária e muitas vezes inexistente. O próprio movimento de imigrantes alemães cessou em Três Forquilhas

43 Santo Antônio da Patrulha, a saber, é um dos quatro primeiros municípios do RS, criado em 1809, ano em que se inaugurou a divisão político-administrativa do Estado. Os outros, foram Porto Alegre, Rio Grande e Rio Pardo. Pode ser considerado como o “pai” dos municípios situados na nossa área da pesquisa. Osório, emancipado em 1857, o segundo criado na região, pode ser considerado a “mãe”.

e São Pedro de Alcântara⁴⁴, sendo que as novas levas desses imigrantes foram levadas para outras regiões⁴⁵. O espaço social que aí surgia era um tanto secundário para o poder central, pois a prioridade política, econômica e territorial não estava mais sediada nessa porção do espaço.

Novamente, é necessário lembrar Milton Santos, a noção de Formação Sócio-Espacial e sua contribuição para a Geografia. Essa noção vem calcada na de Formação Sócio-Econômica de Marx, na qual o que conta, o que importa, “é a produção, isto é, o trabalho do homem para transformar, segundo leis historicamente determinadas, o espaço, com o qual o grupo se defronta”⁴⁶. Assim, “o espaço reproduz a totalidade social, na medida em que essas transformações são determinadas por necessidades sociais, econômicas e políticas”⁴⁷ a cada diferente momento histórico.

A formação social da região está intimamente ligada à cultura dos povos que ali se instalaram e que foram paulatinamente transformando o espaço que os circundava através de suas ações e com os meios disponíveis. Fomentados ou obrigados pelo poder político de então, propiciaram a primeira característica desse espaço social: a atividade agropecuária realizada em pequenas, médias e grandes propriedades, de base alimentar, e em precárias condições de produção no contexto da economia regional.

44 Cfme. Heidrich e Nunes, “em 1859 os dois grupos totalizam apenas 900 pessoas e, praticamente no decorrer do séc. XIX, não se instalaram outros imigrantes. Por isso a estagnação das colônias. Estima-se que seus habitantes ainda hoje, sejam mais pobres que outros colonos de origem alemã em nosso Estado” (A colonização alemã no Rio Grande do Sul Dinâmica Sócioeconômica e paisagem cultural no Vale do Rio Três Forquilhas. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE GEÓGRAFOS, VI. Anais magnéticos do VI Congresso Brasileiro de Geógrafos. Goiânia, GO. 2004).

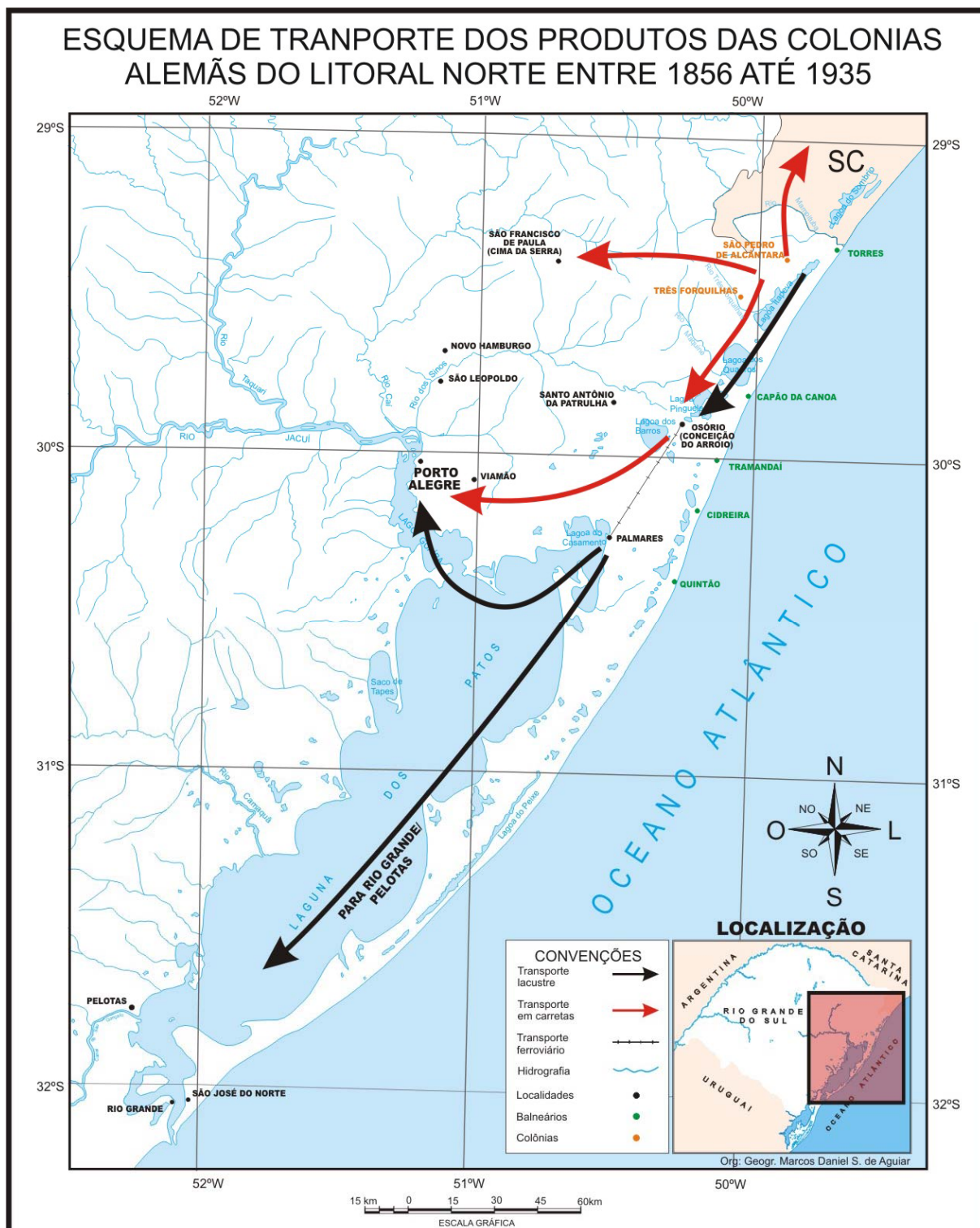
45 Novos imigrantes alemães foram direcionados aos vales dos rios Caí, Taquari, Pardo e Jacuí.

46 SANTOS, Milton. Op. cit. p. 10.

47 SANTOS, Milton. Op. cit. p. 18.

2 O ESPAÇO, AS TÉCNICAS E A MODERNIZAÇÃO

No final do século XIX e início do século XX, a principal atividade econômica da porção setentrional do litoral gaúcho continuava sendo a agricultura. Desde a segunda metade do século XIX, quando as colônias alemãs atingiram razoável produção (1856), boa parte desta (o excedente) se dirigia aos mercados de fora da região. Essa produção, que encontrava sérias dificuldades para o seu escoamento, como já afirmado, também era feita por carretas e barcos. No início do século XX, a ferrovia, dá novo fôlego ao esquema de deslocamento da produção colonial aos centros consumidores, como podemos perceber abaixo. No porto da Lagoa do Marcelino, em Osório, havia um atracadouro, denominado de “porto das bananas”, alusão à principal cultura de exportação da região.



MAPA 4: Esquema de deslocamento dos produtos das colônias alemãs do litoral norte entre 1856 e 1935

2.1 UM NOVO RUMO NA FORMAÇÃO REGIONAL

2.1.1 O processo social de “busca da praia”

Sobre a *Restinga de São José do Norte*, aparecem lugares destinados a um novo uso social: o deleite das pessoas que efetivamente dispunham de tempo e de recursos para desfrutar a beira-mar.

Surgirão também os primeiros sinais de uso “do poder curativo do mar”, “das suas águas salso-iódicas” pela população. Em 1888 já havia em Tramandaí o Hotel da Saúde, que nada mais era do que quartos de madeira cobertos de palha¹. Água potável era recurso raro, mas, do ponto de vista social, iniciara a prática do banho de mar como benefício medicinal e recreativo.

“O banho de mar é uma invenção social”². Esta afirmação aparece na introdução da obra de Sérgio Luiz Ferreira, *O Banho de Mar na Ilha de Santa Catarina*, na qual o autor aponta desde a mesma época (início do século XX, e verificadas nos jornais da capital catarinense), que a procura da praia se dava “para tratamento de saúde, recreio e *refrigério contra o excessivo calor*”³, esta última parecendo ser uma justificativa social florianopolitana do banho de mar, alvo principal daquela obra. Segundo Ferreira, o aproveitamento da praia para o lazer surge a partir do Rio de Janeiro, então capital federal, influenciando culturalmente todas as cidades brasileiras, principalmente as capitais e as situadas à beira mar.

Também àquela época já se verificava a ida de famílias de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande para Florianópolis e o Hotel Balneário de Canasvieiras era a referência de um espaço sofisticado e de lazer à beira mar⁴. Segundo aquele autor, ainda, era comum a publicação em jornais dos nomes das famílias hospedadas nos hotéis, prática corrente na Europa⁵, configurando propaganda comercial dos estabelecimentos dos balneários e fato social relevante.

1 SOARES, Leda Saraiva. *A Saga das Praias Gaúchas*: de Quintão a Torres mais de um século de história. Porto Alegre: Martins Livreiro, 2000. p. 21.

2 O grifo é nosso.

3 FERREIRA, Sérgio Luiz. *O Banho de Mar na Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Águas, 1998. p.9.

4 Id.Ibidem. p. 80.

5 Id.Ibidem. p. 80.

No sul do Estado, a cidade de Rio Grande já havia criado o primeiro balneário gaúcho. Instalado nele, um cassino deu nome ao balneário que já era ligado à cidade por via férrea (de vinte quilômetros), desde 1880. Segundo Goidanich (1993, p. 19), a via férrea “já levava centenas de veranistas à praia do Cassino, o primeiro balneário gaúcho a contar com razoáveis condições de conforto e casas de moradias dignas desse nome”. Era freqüentado pelas classes sociais mais abastadas de Pelotas e de Rio Grande.

Em Torres e Conceição do Arroio⁶ surgiam alguns pontos em seus territórios, fronteiros ao mar, que se apresentavam com a denominação de balneários. O uso do recurso natural “mar” passa a ser construído e consumido socialmente de maneira diversa até então, aparecendo a função de lazer e do “banho de mar” na praia. Após quase 300 anos, essa porção do território sul rio-grandense terá outro destino na formação espacial gaúcha. A “*areia e o mar*”, que Saint-Hilaire enxergava serão alvo dessa nova necessidade social. Procuremos então situar as ferramentas utilizadas pelo homem e as técnicas presentes nesse meio, almejando um processo de historicização da produção desse espaço.

Inicialmente, os recursos materiais para o desfrute junto ao mar eram extremamente rústicos. A partir de Porto Alegre, por volta de 1898, uma viagem de carreta puxada por junta de bois até Cidreira durava de cinco a oito dias! Havia carretas de carga que transportavam bebidas, alimentos e outros artigos necessários, e as carretas de passageiros. Outra forma de deslocamento era feita por barcos, os quais saíam do porto da capital e seguiam através do lago Guaíba e laguna dos Patos até a localidade de Palmares; de lá, por carretas ou cavalos, ia-se pelos campos até Cidreira, já na praia, e daí em direção norte até Tramandaí e Torres, ou sul, até Quintão, pela beira do mar propriamente dita.

Entre os anos de 1921 e 1930 o denominado tráfego mútuo (lacustre e ferroviário) passa a ser o principal meio para as famílias, principalmente de Porto

6 O Decreto nº 5.596 de 24/05/1934 determina a mudança do nome do município de Conceição do Arroio para Osório. Assinado pelo interventor federal no RS no período do Estado Novo, Gen. Flores da Cunha, tal determinação, eminentemente política, seria em homenagem ao General Manoel Luiz Osório, ou Marquês do Herval – “soldado” leal ao Império, nos diversos conflitos das

Alegre e vale do rio dos Sinos⁷, desfrutarem a época do verão junto às praias de mar. Até Palmares podia-se ir de barco a vapor e daí, por trem, até a lagoa do Marcelino, em Osório, onde havia uma estação e um pequeno porto⁸. Essa lagoa era o ponto final do grande colar de lagoas e de sangradouros da região que, ligadas entre si, permitiam a navegação de barcos, chegando-se até as proximidades de Torres – porto do Estácio, na lagoa da Itapeva. “Através do tráfego mútuo foi revolucionado os transportes para alcançar as praias de Cidreira, Tramandaí e Torres, aparecendo reclames no jornal Correio do Povo para Quintão a partir de 1922 e para Capão da Canoa em 1926”⁹.



FOTOGRAFIA 1: Antiga carreta tracionada por várias juntas de bois, a caminho de Tramandaí.

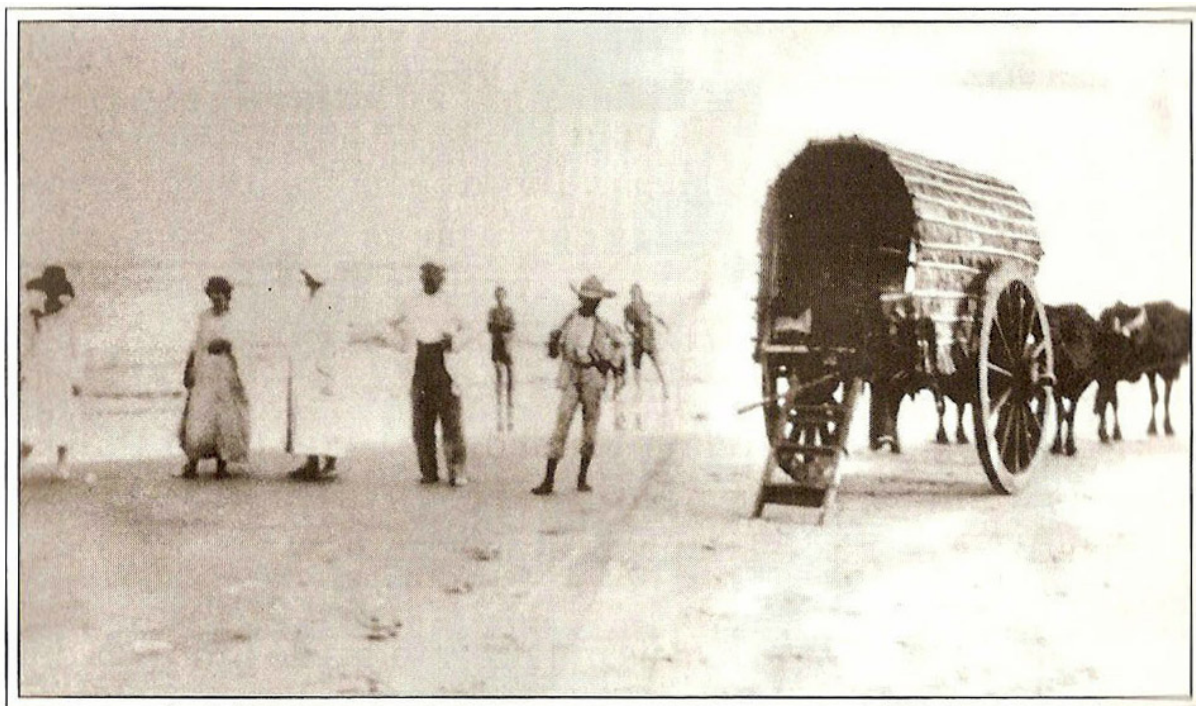
Fonte: SOARES, 2000.

divisas meridionais do Brasil. Nasceu nesta localidade e é considerado o patrono da arma de cavalaria do Exército Brasileiro.

7 Região próxima a Porto Alegre, em que a base da ocupação foi a colonização alemã. Destacavam-se as colônias de São Leopoldo, Novo Hamburgo e Taquara do Mundo Novo.

8 SOARES, Leda Saraiva. Op. Cit. Para percorrer os 55 quilômetros de ferrovia, gastava-se, em média, três horas. P.77

9 Id. Ibidem. p. 64.



FOTOGRAFIA 2: Década de 1920: banhistas ao lado de carreta na beira da praia em Tramandaí.

Fonte: SOARES, 2000.



FOTOGRAFIA 3: Locomotiva Hudson nº 202, que operava o trecho entre Conceição do Arroio (Osório) e Palmares.

Fonte: SOARES, 2000.

Torres, na divisa com Santa Catarina, os balneários de Tramandaí, de Cidreira e de Quintão são as praias mais antigas dessa porção do litoral. Tais praias, além de pontos de passagem entre o sul e o norte (no passado), eram locais procurados para caça e pesca, e também foram onde surgiram os primeiros hotéis. Esses estabelecimentos trabalhavam à época com o traslado dos próprios hóspedes. A atividade econômica do lazer na praia dependia dos meios de transporte para a sua consecução. Ofereciam-se serviços completos de transporte e hospedagem, como podemos confirmar abaixo pelos anúncios comerciais de hotéis:

CIDREIRA TEMPORADA BALNEAR DE 1922 – HOTEL ESPERANÇA. Oferece e informa seus hóspedes sobre a saída do Vapor Camaquam.

PRAIA DA CIDREIRA Empresa de Diligências do Sr. Domingos Cardoso sugere viagem pelo Vapor Camaquam que parte às quintas-feiras do Trapiche Dreher, em Porto Alegre, às 5 horas da manhã.

HOTEL PICORAL Estabelecimento de primeira ordem Praia Balnear – TORRES. Reabertura da próxima temporada em 23.12.921. oferece novo sistema de transporte com a vantagem dos veranistas serem acompanhados de suas bagagens.

BANHOS DE MAR TRAMANDAHY – HOTEL SPERB. Garante água filtrada para seus hóspedes, e ainda, coloca à disposição dos mesmos um piano Schiedmayer.

PRAIA DE TRAMANDAHY A mais alegre e saudável praia de nosso Estado. AVISO: A EMPRESA CARRIS DE TRAMANDAHY avisa o respeitável público e principalmente aos freqüentadores desta commoda e sorridente praia de mar que, as suas linhas e o seu material rodante estão refeitos e em condições de assegurar e manter um tráfego regular, e também que as passagens sofreram sensível redução de preço¹⁰.

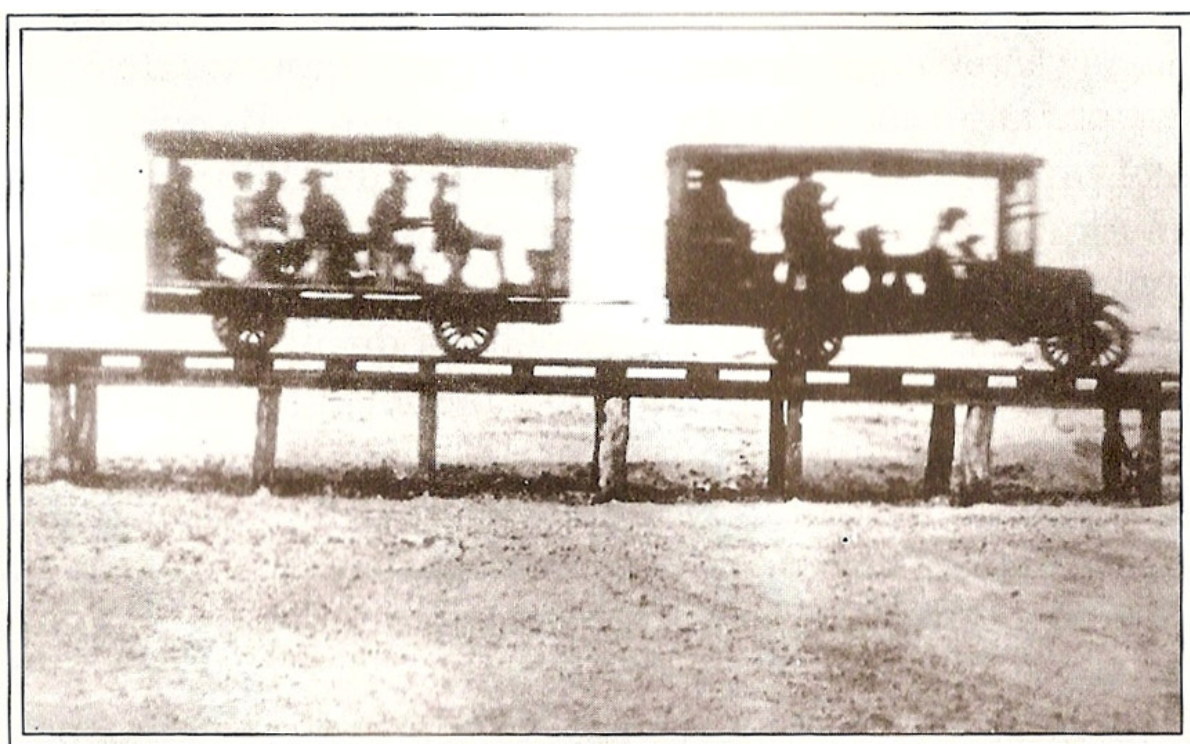
Os anúncios supracitados, publicados no principal jornal da capital gaúcha, mostravam a verdadeira dimensão que era “veranear” então à beira do mar.

10 Id. Ibidem. p. 70-82. A autora levanta uma série de anúncios veiculados no jornal Correio do Povo, de Porto Alegre, durante os meses de verão, entre os anos de 1921 e 1929, no qual se confere como eram as histórias dos deslocamentos para as praias nas temporadas de veraneio da sociedade gaúcha da época. O último anúncio refere-se aos *bonds* que levavam os veranistas para a praia. Tramandaí teve seu núcleo urbano inicial longe da praia e o *bond* conduzia os banhistas por cerca de dois mil metros sobre as dunas frontais ao mar.



FOTOGRAFIA 4: *Bond* chegando à praia – Década de 1920.

Fonte: SOARES, 2000.



FOTOGRAFIA 5: 1927: perfil do *bond* sobre trilhos elevados por causa da movimentação da areia pelo vento.

Fonte: SOARES, 2000.

O lazer surgia como opção de consumo. Os melhores hotéis de Torres, Tramandaí e Cidreira também possuíam cassinos em suas instalações. A programação social e artística nesses hotéis era intensa, o que tornava mais atrativas as temporadas de verão. Nos balneários de mar do Rio Grande do Sul havia tais estabelecimentos – os cassinos - desde o final dos anos de 1930, mas essa atividade foi proibida no Brasil em 1946, fazendo com que muitos hotéis, inclusive, fechassem suas portas.¹¹

Vencer os obstáculos do deslocamento e do bem-estar eram os principais desafios dessa nova prática. Mesmo assim, a vontade social demandava essa nova “necessidade”. O trabalho do homem, além de novos valores e novas práticas adotadas pela sociedade, se impunha no alvorecer do novo século, principalmente pelo modo capitalista de produção, o que revelava novas demandas sobre o espaço.

A ação humana¹² decorrente de uma nova demanda social, segundo Dollfus “tende a transformar o meio natural em meio geográfico, isto é, em meio moldado pela intervenção do homem no decurso da história”.¹³ Da mesma forma, a capacidade de intervenção do homem no meio, no espaço, dá-se pelas técnicas correntes, que ajudam a construir o espaço, consoante cada momento. Para o geógrafo catalão Joan-Eugeni Sánchez¹⁴, o espaço é o campo de ação de uma variável, humana ou física, no meio geográfico. Esclarece o autor:

O âmbito da realidade física que forma o espaço geográfico compreende o conjunto formado pelo subsolo, a superfície e a capa envolvente da Terra, a qual o homem tem capacidade de acessibilidade, a fim de usá-lo para seus fins, ações e relações. O que significa que o espaço geográfico não foi idêntico para cada comunidade histórica que ocupou um mesmo meio, pois devido ao desenvolvimento da técnica, foi aumentada a capacidade de acessibilidade ou penetração na litosfera, na hidrosfera e na atmosfera¹⁵.

Assim, o homem vai interferindo mais ou menos de acordo com essa capacidade. Aliado a esse fato, ocorre a demanda social, ou dos novos valores

11 Id. Ibidem. p.120-126.

12 Ver GEORGE, Pierre. A Ação Humana. São Paulo: Difel, 1973.

13 DOLLFUS, Olivier. O Espaço Geográfico. 4ª ed. São Paulo: Difel, 1982. p. 29.

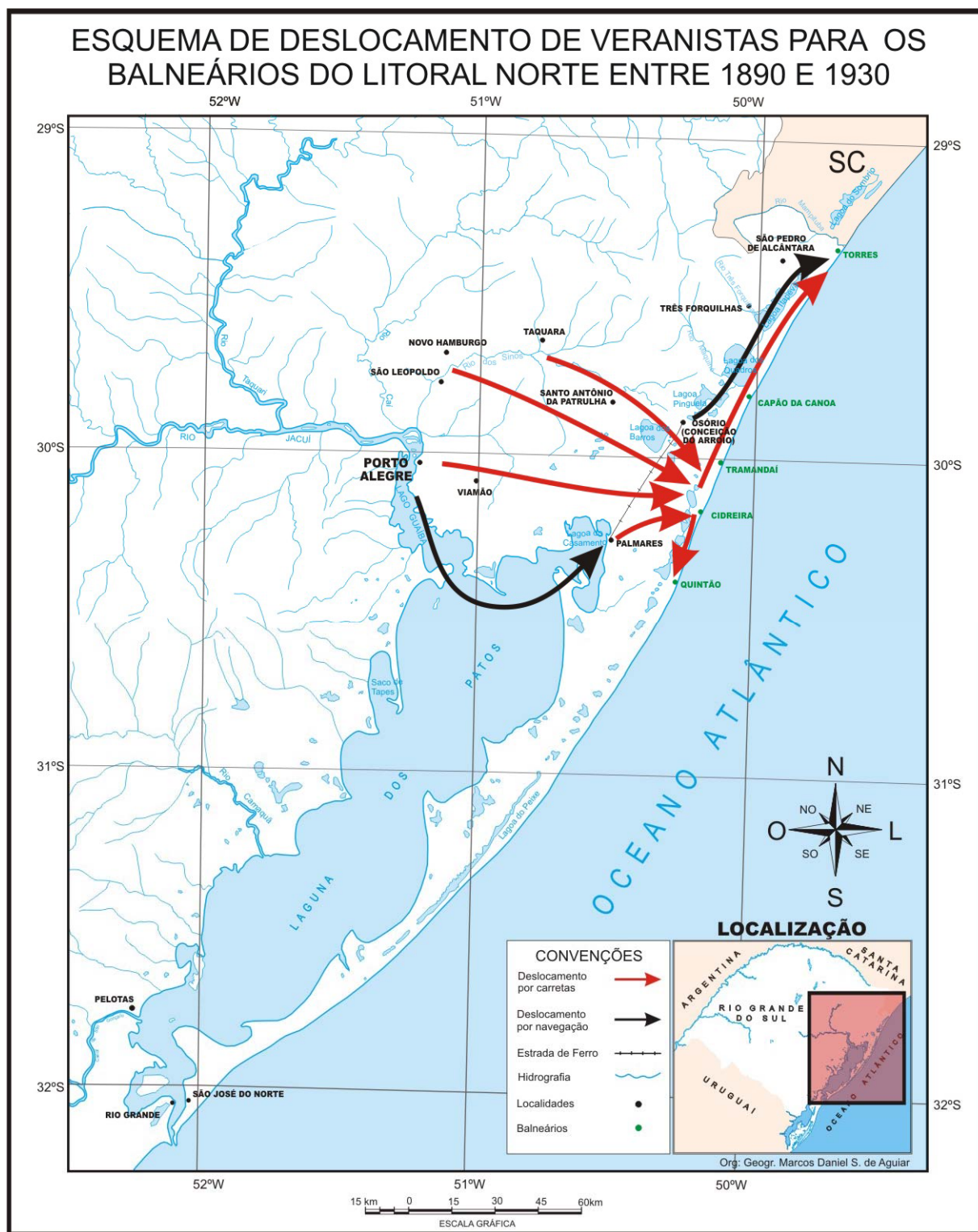
14 SANCHÉZ, Joan-Eugeni. Espacio, Economía y Sociedad. Madri: Siglo XXI de España, 1991. p. 3.

As citações desse autor, presentes nesta pesquisa, são de livre tradução do pesquisador.

15 Id. Ibidem p. 04.

apresentados pela sociedade para ela mesma, como o do lazer junto à praia ou o do banho de mar.

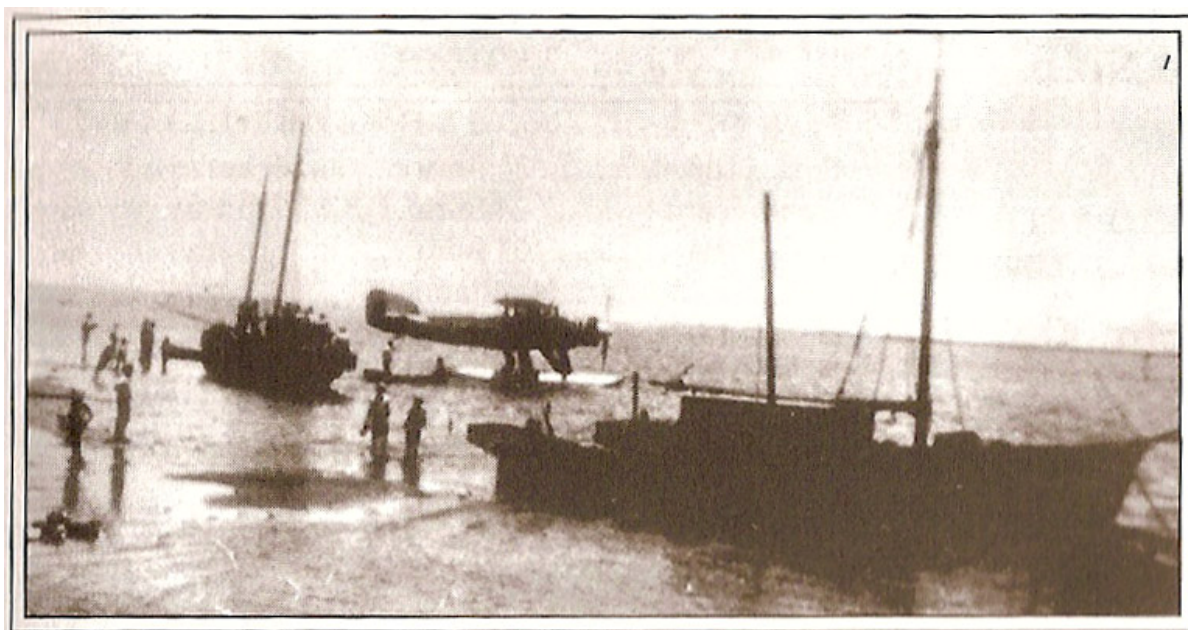
A superação das distâncias e do tempo, para alcançar os lugares, vincula-se diretamente aos meios de transporte e às técnicas neles empregadas. As carretas de tração animal, a navegação e o transporte ferroviário representaram um contexto inicial dos sistemas de transporte, bem como o *status* de emprego de técnicas na formação de uma nova atividade econômica que mais tarde veio a denominar-se de turismo. No esquema que segue, podemos ter uma idéia mais clara desse movimento no espaço em questão:



MAPA 5: Esquema de deslocamento de veranistas para os balneários do litoral norte entre 1890 e 1930

Nesse tempo de inexistência de estradas para o litoral, o transporte por hidroaviões também teve sua época de serviços prestados. Pertenciam à VARIG e decolavam do lago Guaíba em Porto Alegre, pousando nas lagoas de Cidreira, Tramandaí e Torres. A citação abaixo ilustra com mais clareza a importância dada à época (a demanda ou o desejo social) e a diferenciação entre os meios de transporte (tempo de viagem) para se “alcançar” a nova necessidade social:

A S. A. Empresa de Viação Aérea Rio Grandense ‘Varig’ como no anno transacto também nesta estação balneária poude offerecer ao público as vantagens convincentes e agradabilidades de uma comunicação aérea regular entre Porto Alegre e as praias balneárias. [...] Hoje os modernos aviões dessa empresa genuinamente gaúcha, offercem por quantia insignificante superior à dos outros meios de transporte, uma viagem rápida de uma hora e pouco, um itinerário mantido com a mais rigorosa pontualidade e uma commodidade incomparável a qualquer outro meio de comunicação marítimo e terrestre¹⁶.



FOTOGRAFIA 6: Década de 1930: hidroavião no canal do rio Tramandaí .

Fonte: SOARES, 2000.

Apesar de Washington Luís, presidente da República nos primeiros anos do séc. XX, ter dito que “governar é abrir estradas”, somente em 1935, com a fundação

¹⁶ Parte de um anúncio comercial da VARIG, na Revista do Globo. Anno 1 nº 2. Edição da Livraria do Globo. Porto Alegre, 1929. Apud SOARES. Leda S. Op. cit. p. 115-116.

do *Touring Club do Rio Grande do Sul*, é que surgiu a preocupação com o atraso rodoviário em que vivia o Estado. Reclamava que “ainda não havia entre nós uma estrada de rodagem, digna desse nome, que levasse às praias e às serras. O Governo do Estado e as prefeituras mostravam-se totalmente insensíveis à idéia de abrir estradas”.¹⁷ Surge o rodoviarismo, movimento que desembocaria na preocupação com o turismo de automóvel. A malha rodoviária quase inexistente não permitia viagens de ônibus e o *Touring Club*, já transformado em seccional regional do *Touring Club do Brasil*, afirmava que “era pelas estradas de rodagem que se estabeleceriam os grandes fluxos de turismo, interno e externo”.¹⁸ A relação do *Touring* com o Estado do Rio Grande do Sul era estreita e a entidade assumia, por exemplo, a organização das informações turísticas por ocasião das festividades e da Exposição do Centenário Farroupilha em Porto Alegre (1935). O processo de “conscientização da importância das rodovias” defendido por seus integrantes à sociedade gaúcha culmina com a criação, em 1937, do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER. Um dos militantes do rodoviarismo, ligado à imprensa, José Batista Pereira fora então o primeiro diretor da autarquia estatal estadual, a qual competiria a construção de estradas¹⁹.

Na primeira metade do século XX, a parte mais ao norte do extenso *litoral* era encarada como atrasada em relação a outras do Estado. A pecuária extensiva permanecia como atividade predominante e a lavoura de arroz, de igual maneira importante, não mexia na estrutura social e fundiária da região. Indústria não havia. As zonas coloniais alemãs situadas entre Osório e Torres, estagnaram-se em relações às outras do Estado, consolidando a totalidade desse espaço social como de atividade agrícola tradicional e periférica em termos de poder político regional. Assim, constituíam a sociedade regional os proprietários de terras, os descendentes de colonos imigrantes e os assalariados rurais, distribuídos de maneira um tanto rarefeita no espaço, onde as dificuldades de comunicação eram o principal obstáculo à integração regional.

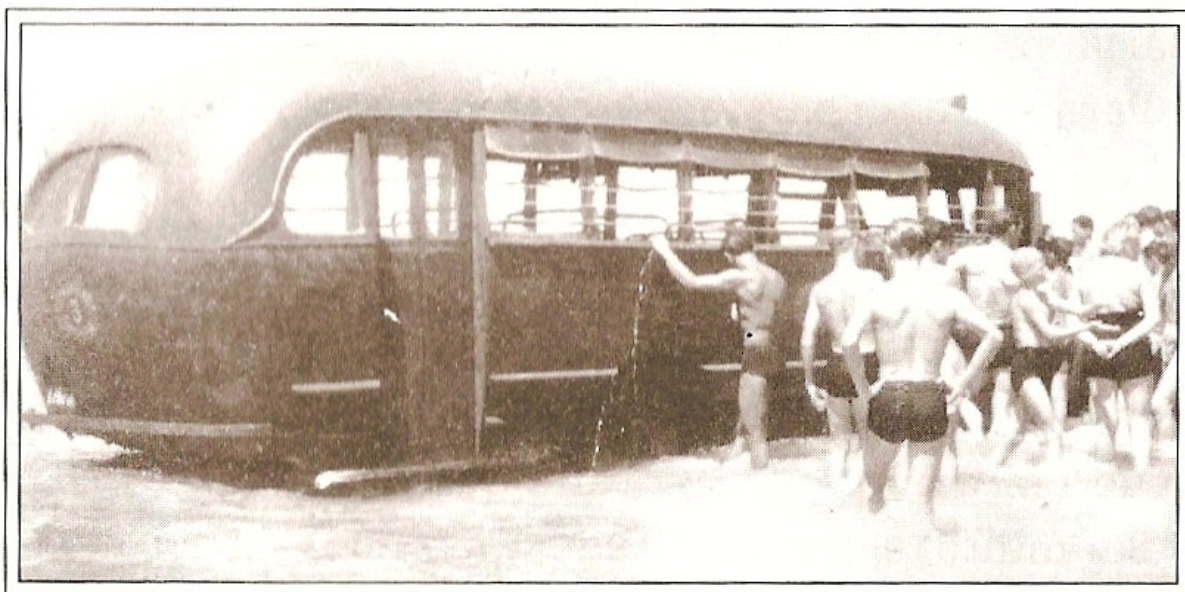
17 GOIDANICH, Osvaldo. A Saga do Turismo no Rio Grande do Sul. In: FLORES, Hilda H. Turismo do RS: 50 anos de pioneirismo no Brasil. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1993. p. 21.

18 Id. Ibidem. p. 28.

Essas características são marcantes da formação sócio-espacial do litoral norte gaúcho no século XX. Fundam-se apoiadas na estrutura sócio-econômica tradicional da sociedade gaúcha – agropastoril, alicerçada na propriedade da terra. Devido à pequena população residente, reduzida presença de técnicas necessárias à evolução da produção (tecnologia) e à carência de redes de comunicações com outras regiões, a presença de infra-estruturas técnicas passa a ser o elemento crucial na reversão do quadro de isolamento da região.

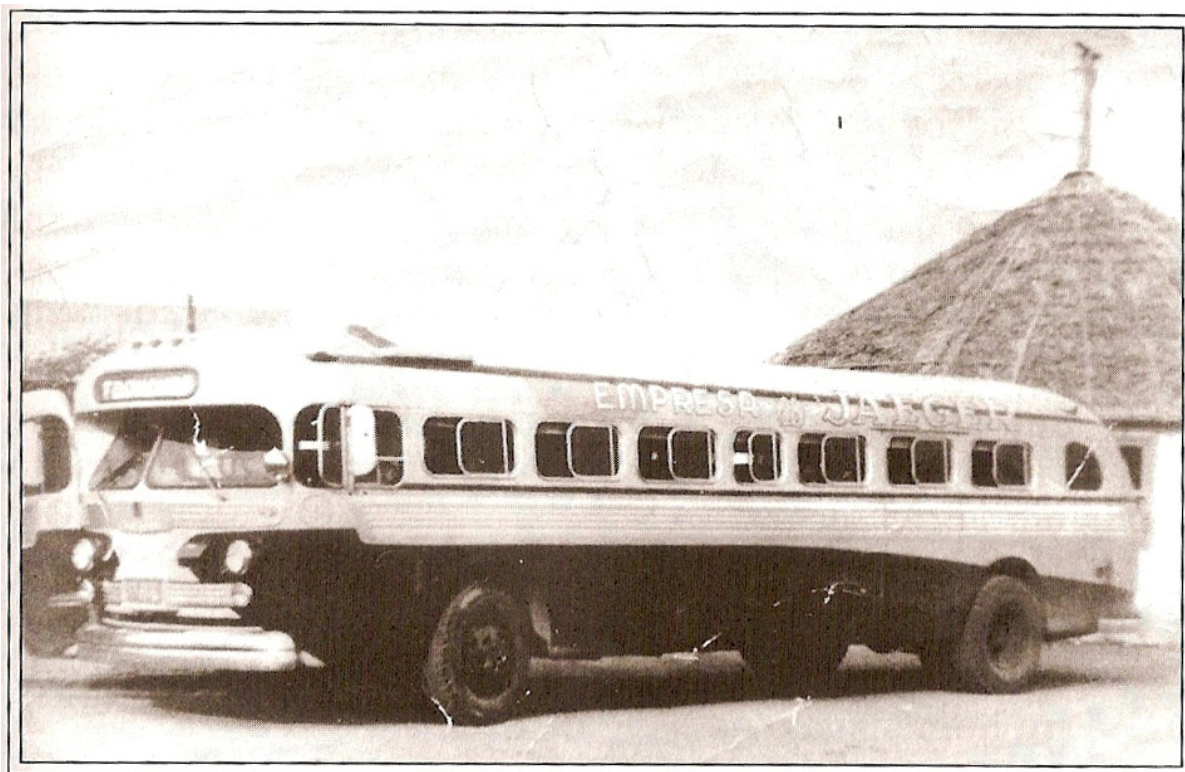
Nesse contexto, o importante é destacar que a valorização social do banho de mar, das férias de verão ou do “veraneio” passa a determinar o deslocamento de pessoas em direção ao litoral. Os transportes passam, então, a ser fundamentais para a criação de um novo espaço social. Os sistemas técnicos que permitem o deslocamento de pessoas vão se tornando cada vez mais rápidos, concomitante à instalação no Brasil da indústria automobilística. No Rio Grande do Sul, o advento do automóvel, do ônibus e das primeiras rodovias em direção ao litoral do Estado dinamizam esse processo de busca da praia já nos anos de 1940/50, decretando o fim das viagens por via férrea e lacustre, bem como uma redução significativa dos tempos de deslocamento.

19 No contexto social e político do Estado Novo, importa ressaltar que o DAER é criado antes mesmo de outra autarquia federal responsável pela construção de rodovias no país. O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER - só seria criado em 1954.



FOTOGRAFIA 7: 1951: na praia de Tramandaí, ônibus “velho” é surpreendido pelo mar.

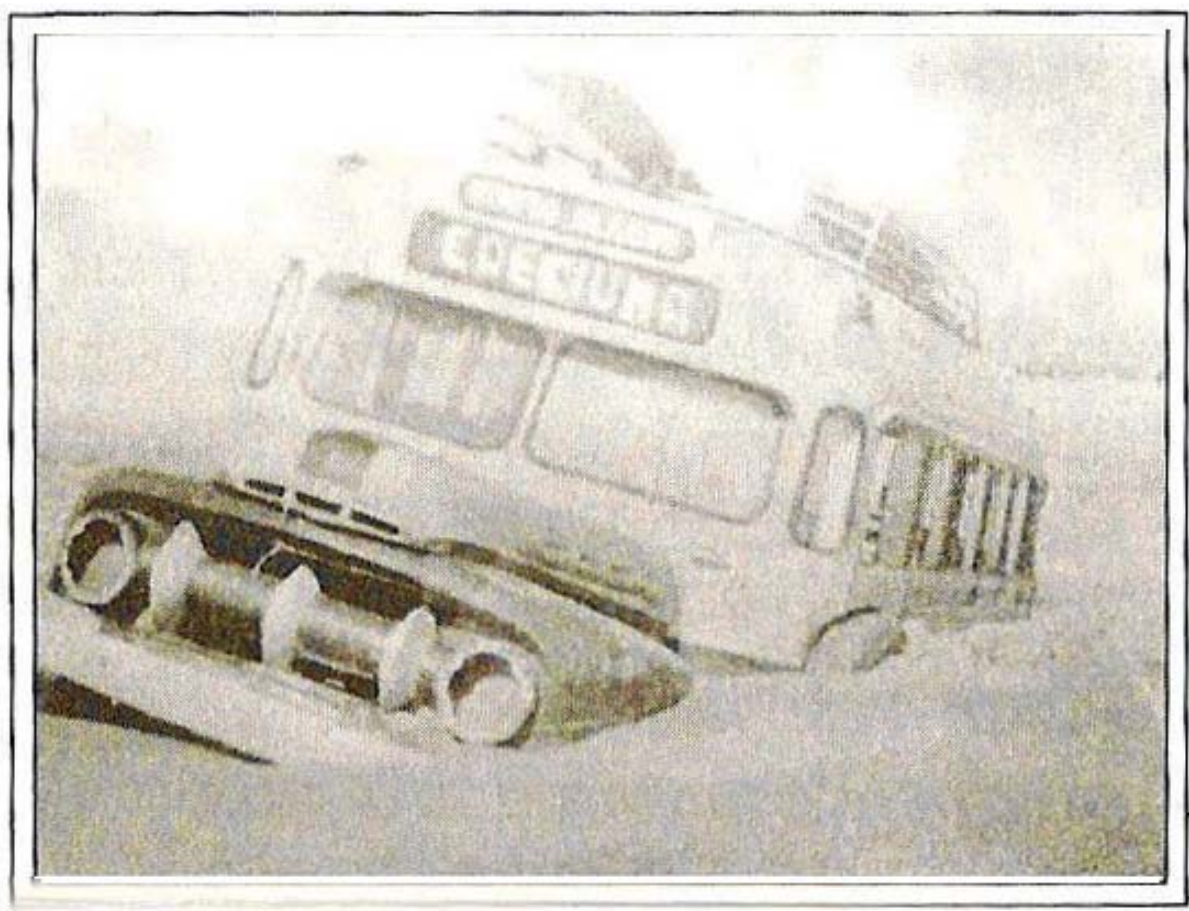
Fonte: SOARES, 2000.



FOTOGRAFIA 8: 1952: “moderno” ônibus, importado dos Estados Unidos, estacionado em Santo Antônio da Patrulha. Fazia a linha Porto Alegre – Tramandaí.

Fonte: SOARES, 2000.

Somente entre 1954 e 1957 é finalizada a pavimentação da primeira rodovia que ligaria a capital e adjacências à região do litoral norte. A RS – 030, que fora aberta em 1938, iniciava em Gravataí (hoje região metropolitana de Porto Alegre) e terminava em Osório, já próxima ao mar e ao balneário de Tramandaí. Trechos de *estrada de chão* sobre banhados e dunas, onde os atoleiros eram freqüentes, perfaziam o restante do trajeto.



FOTOGRAFIA 9: Década de 1940: ônibus atolado na areia. Fazia a linha Porto Alegre – Criciúma.

Fonte: SOARES, 2000.

O novo contexto sócio-econômico capitalista do pós-guerra chamava o Estado a contribuir com as primeiras ações de planejamento regional. A demanda crescente por estradas, necessidades de infra-estruturas básicas, entre outras, colocava ao poder público a responsabilidade de “pensar” os espaços regionais. Inicia efetivamente o Rio Grande do Sul a estabelecer, no campo das idéias, pelo

menos, suas intenções futuras para a parcela do espaço que é objeto de nossa pesquisa.

2.1.2 A Comissão de Desenvolvimento Econômico do Litoral – CODEL

A primeira iniciativa de estudo para identificação de necessidades que visavam ao desenvolvimento da região que nos ocupa é realizada sobre a ampla definição geográfica regional de *litoral* em 1960. Depreende-se daí, inicialmente, que o principal aspecto formador/definidor da região eleita para um estudo de desenvolvimento oficial era a sua característica física. Essa característica ainda era própria da geografia da época.

Entretanto, a região litorânea já era demandada por outras práticas sociais, outras dinâmicas sócio-espaciais não exclusivamente resultantes das atividades primárias. Em finais dos anos de 1950, aumentavam paulatinamente os locais que desenvolviam atividades econômicas ligadas ao lazer, localizados próximos ao mar e que vinham funcionando apenas no verão. As preocupações com as infra-estruturas que propiciassem a ligação da região com outras mais desenvolvidas começam a aparecer nas ações governamentais.

Desenvolvia-se o governo de Leonel Brizola no Estado. Sua gestão cria a Comissão de Desenvolvimento Econômico do Litoral – a CODEL²⁰, subordinada ao seu gabinete, *“com a finalidade de promover o desenvolvimento sócio-econômico dos municípios do litoral”*. O parágrafo único do artigo 1º do decreto de criação rezava que a *“zona de operações da Comissão de Desenvolvimento estender-se-á sobre o território dos municípios situados na faixa litorânea, nela compreendida os de caráter fisiográfico próprio e os de situação geo-econômica análoga”*. Dentro das atribuições da comissão arrolados no decreto (art. 4º) destacavam-se, entre outras:

II – planejar o desenvolvimento econômico, estabelecendo prioridade, tendo em vista:

a) a melhor utilização dos recursos naturais, promovendo a execução ou a coordenação de planos de transporte e de sistemas de comunicações; da criação de novas fontes de energias e do aproveitamento das águas de rios, lagos, açudes, banhados e poços; [...]

20 Decreto nº 11.248 de 04/04/1960.

- h) promover e estimular a instalação e desenvolvimento de indústrias para o aproveitamento dos recursos naturais da região;
- i) impulsionar melhoria das condições de navegabilidade fluvial e lacustre, visando ao aperfeiçoamento do sistema de escoamento da produção;
- j) propor medidas de acordo com o órgão competente, para a intensificação do turismo, inclusive a melhoria das condições dos balneários;
- k) sugerir medidas e favorecer a urbanização regional;

Contatos do governador em 1959 com empresas de engenharia da Holanda e o governo deste país propiciaram a elaboração “de um estudo geral sobre o desenvolvimento do Litoral do mencionado Estado”²¹, liderado pela empresa *Netherlands Land Development and Reclamation Society*, ainda em 1960. “Particular atenção deveria ser tomada tanto com respeito aos planos para o melhoramento da navegação entre Porto Alegre e o mar, quanto dos estudos dos problemas da agricultura e da hidrologia do Litoral”.²²

Esse primeiro estudo debruçou-se sobre uma área de mais de 36.000 km², ou dezesseis municípios – de Torres a Santa Vitória do Palmar²³ - e abrangia os municípios do outro lado da laguna dos Patos (margem ocidental), além da capital. À época, essa região contava com quase 1.200.000 habitantes, ou aproximadamente 25% da população do Estado. As cidades de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande possuíam, juntas, cerca de 700.000 habitantes²⁴. Apesar de outras áreas industriais já em formação no Rio Grande do Sul, elas aí se concentravam em boa parte e a população para essa região era atraída pela possibilidade de ascensão sócio-econômica. Sem sombra de dúvidas, constituía-se como a região mais desenvolvida do Rio Grande do Sul.

O principal estudo levado a cabo pela empresa holandesa foi o de uma ligação de Porto Alegre com o mar. A distância entre a capital e o único porto marítimo do Estado através do lago Guaíba e laguna dos Patos até a barra de Rio Grande perfaz cerca de 300 quilômetros. Visava-se dessa maneira, a um caminho mais curto para o escoamento dos produtos industrializados da capital e das regiões

21 RIO GRANDE DO SUL. COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO DO LITORAL. O Desenvolvimento do Litoral do Estado do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 1960. p. 05

22 Id.Ibidem p. 06

23 O mesmo que dizer do Mampituba ao Chuí, ou do extremo norte ao extremo sul do RS, pelo litoral.

coloniais dos vales e das encostas da serra²⁵, já que a maioria desses produtos seguia para o norte.

A criação de um porto marítimo a partir do aproveitamento de recursos hídricos existentes, ou da construção de canais artificiais, ou conectado de alguma outra forma (rodoviária) com o seu “*hinterland*, no caso, Porto Alegre”²⁶, foi uma das propostas avaliadas, perfazendo uma distância aproximada de 100 quilômetros em direção leste, onde alcançaria a localidade de Pinhal junto ao Oceano Atlântico. Entretanto, detectou-se a necessidade de estudos adicionais sobre a hidrologia do litoral, pois poderia haver a possibilidade de salinização dos canais, lagoas e da laguna. O assoreamento do futuro canal, junto ao mar, também demandava mais atenção. Tal proposição não encontrou ressonância e respaldo político e social, nem recursos financeiros suficientes para obra dessa envergadura. O poder político e econômico beneficiava em primeira instância os maiores centros, o que fortalecia os interesses das cidades situadas mais ao sul da capital. Rio Grande e Pelotas, para se ter idéia, possuíam linhas aéreas regulares com Porto Alegre desde 1927²⁷ devido à importância, principalmente do capital agropecuário e industrial. Mantinham, dessa maneira, a hegemonia econômica e política do sul do Estado e não “autorizavam” a construção ou o investimento de outra saída para o mar e outro porto marítimo, mais ao norte. Essa idéia não prosperou jamais em qualquer outro estudo de desenvolvimento no Rio Grande do Sul.

Como a região era muito extensa, o estudo a dividiu em quatro partes. Uma delas, denominada “*Região ao norte da Lagoa dos Patos*”, dividia-se em várias sub-regiões. A “*região de lagoas entre Torres e Quintão*”, delimitada pelo estudo, teve as seguintes recomendações finais:

Caso se decida com base numa pesquisa técnico-econômica, constituir um porto de mar, resultam grandes possibilidades para a região em apreço.

24 Id.Ibidem p. 08.

25 Paul Singer denominou a cidade de Porto Alegre “cidade dos alemães”, durante o séc. XIX e parte do XX, devido a sua localização estratégica na rede fluvial, a qual possibilitava a troca de mercadorias com as regiões produtoras, favorecendo e fortalecendo enormemente a sua função comercial e, após de metrópole regional (Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana. São Paulo: Nacional, 1974).

26 RIO GRANDE DO SUL. COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO DO LITORAL. Op. cit. p. 30.

27 A aviação comercial brasileira tem início com a ligação entre Porto Alegre e Rio Grande, por hidroavião, em 1927, através da Viação Aérea Riograndense – VARIG.

Próximo ao pôrto há possibilidades para o desenvolvimento de indústrias básicas, que estimularão a formação de centros habitacionais. [...] A função recreativa do litoral, tornar-se-á ainda mais importante. No que respeite êste desenvolvimento, é necessário prestar atenção para:

fornecimento de energia elétrica
 provisão de água potável
 assistência médico-sanitária
 expansão e melhoramento da rede rodoviária²⁸.

No início da segunda metade do século XX, época do estudo dos holandeses e da Comissão de Desenvolvimento Econômico do Litoral, Porto Alegre e adjacências, bem como as áreas coloniais do norte do Rio Grande do Sul já assumiam fortemente características sócio-econômicas urbanas, com grande presença de indústrias e de agroindústrias, o que passa a delinear e marcar as grandes diferenças regionais do Rio Grande do Sul: a metade norte, de economia mais dinâmica, de agricultura intensiva e mecanizada com áreas industriais, e a metade sul, mais estagnada em relação à primeira, com estrutura fundiária calcada no latifúndio e na tradicional produção pecuária e orizícola, além da indústria alimentícia.

A *CODEL*, chefiada pelo eng. Mário José Maestri, conjuntamente com os holandeses, “contatou numerosos funcionários proeminentes do Estado do Rio Grande do Sul e do Governo Federal, bem como representantes do comércio e da indústria, proprietários de terras e colonos”, além do próprio governador²⁹, mas acabou sendo incorporada ao Conselho de Desenvolvimento Econômico do Estado (CDE)³⁰ em março de 1963, sem que tivesse aprofundado algum trabalho levantado pelo estudo inicial.

2.1.3 A implantação do sistema rodoviário regional

A denominada estrada Osório – Araranguá, ligação entre o Estado e o norte do País, a partir de Santa Catarina e trecho da futura BR – 101, teve sua pavimentação concluída em 1965. Essa rodovia vinha inserida em um contexto regional e geopolítico mais amplo: permitir a inserção mais aguda da produção, do trabalho e da economia do sul do país, principalmente da região de Porto Alegre

28 Id. Ibidem. pp. 50-51.

29 Id. Ibidem. p.06.

30 Decreto nº 15.018 de 29/03/1963. Extingue a CODEL e a incorpora ao CDE.

com o sudeste do país, especialmente com a área industrial de São Paulo. O contrário também era verdadeiro. Da mesma forma, “facilitou” ainda mais o acesso às praias. A rodovia cortara a região (do litoral norte) entre as encostas da Serra Geral e a zona de lagoas e configurava-se como rota alternativa para o centro do Brasil, já que no Rio Grande do Sul esse acesso só se dava até então pela serra e planalto, pela BR - 116 e por ferrovia (de Porto Alegre a São Paulo). Segundo Ruckert (2003), trata-se da fase do *Estado Desenvolvimentista pós-1950*, que passa a investir em um projeto industrializante como forma de superação da condição de estado de economia periférica.

As novas formas de infra-estrutura estratégica do território são, então, as redes de rodovias federais, as redes estaduais de geração e distribuição de energia elétrica, as redes de telecomunicações e os portos organizados em uma articulação nacional. O território estadual vai adquirindo funções de progressiva integração ao mercado nacional, porém na condição de uma economia periférica à região Sudeste³¹.

Essa fase pós-50 teria ajudado fortemente a *pavimentação do desenvolvimento*, se é que podemos fazer um trocadilho. A construção da BR -101 concretamente implantou a ligação regional do litoral sul do Brasil, aproximou a zona rural das áreas urbanas e propiciou o avanço da ocupação dos balneários do extremo norte do litoral gaúcho. Essa área passa a se caracterizar, cada vez mais, de uma maneira diferente se comparada ao restante da área do litoral.

Nesse mesmo contexto, dando celeridade ao processo de integração desejado, porém no ano de 1973, é finalizada a construção de alternativa rodoviária à ligação de Porto Alegre com Osório que até então era feita somente através da rodovia estadual RS – 030. A nova rodovia foi concebida como auto-estrada, sendo a primeira do País nesses moldes³², propiciando, pioneiramente, um acesso muito mais rápido e seguro à região litorânea. A *free-way*, como popularmente ficou conhecida, tornou-se caminho obrigatório para o litoral norte, fazendo com que, para se chegar ao balneário mais próximo da capital não se levasse mais do que duas horas de automóvel em dias com fluxo de veículos considerado normal. Constitui

31 RUCKERT, Aldomar. A estrutura territorial do Estado do Rio Grande do Sul. Gênese e Construção. *Boletim Gaúcho de Geografia*. AGB Porto Alegre, v. 29, nº1, p. 10, Jan-Jun, 2003.

32 No trecho Osório – Porto Alegre. Foi construída com duas pistas de rolamento em cada sentido. Atualmente conta com três em todo o trecho, numa extensão de 100 km. Há partes da rodovia em que possui quatro pistas ou mais.

trecho da BR-290, cujo percurso corta o RS no sentido leste-oeste (Osório-Uruguai), passando pela Capital e ligando-se com a BR – 101.

A rodovia estadual RS-040 foi construída entre 1971 e 1975 e pavimentou um dos caminhos mais antigos para o litoral, desde Porto Alegre, passando por Viamão e Capivari, finalizando em Pinhal, junto ao Atlântico. Estruturou um acesso para as praias mais ao sul da região, como Cidreira, Pinhal e Quintão e permitiu a ligação parcial entre a capital e Palmares e Mostardas.

As formas de deslocamento sobre o espaço exprimem relações entre aqueles que se deslocam e os meios, o que concretamente altera a configuração espacial. Ou seja, dá-se a “criação de espaços”, ou de “novos espaços”, valorizados socialmente como o “espaço da estrada”, o “espaço da praia”, o “espaço do lazer”...

Pierre George leva-nos a uma compreensão mais apurada dessas relações entre a sociedade e o espaço, suas transformações pelas técnicas e a valoração dos espaços como fatores dessa configuração. Segundo ele:

Quanto mais antiga a primeira ocupação do solo, mais heranças o espaço terá acumulado. O espaço aparece ao mesmo tempo como criação humana e dado natural. Esta criação vai se liberando cada vez mais dos dados naturais à medida que as técnicas aplicadas à domesticação espaço vão se tornando mais refinadas. [...] As “revoluções” técnicas introduzem novas relações entre espaço e sociedade, modificando os respectivos valores das diversas frações do espaço³³.

A implantação do sistema rodoviário constitui, portanto, o principal sistema técnico e um fato marcado no tempo, deveras importante para se observar o processo de crescimento das praias gaúchas e a construção social de um espaço que apresentava uma nova função regional. A história dos meios de transporte e a de cada sistema viário na região em tela revelam por sua vez, a intensidade da produção daquele espaço geográfico ao longo do tempo. As mudanças no espaço regional a partir da instalação dessas infra-estruturas e o papel das relações sociais com o meio são centrais para a análise e o entendimento desse espaço social, permitindo que a idéia de evolução espacial, ou de produção do espaço a partir das

33 GEORGE, Pierre. Sociologia e Geografia. Rio de Janeiro: Forense. São Paulo, 1974. p. 31-33. O grifo é nosso.

intervenções técnicas no meio, apresente-se também, como norteadora desta pesquisa.

2.2 O MODERNO LITORAL NORTE DO RIO GRANDE DO SUL

2.2.1 A microrregião do litoral setentrional

O termo geográfico *litoral norte* propriamente dito e a noção regional em torno deste surgem a partir do estudo de divisão regional do Brasil realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE - em 1969. Nasce então a denominada *Microrregião homogênea Litoral Setentrional do Rio Grande do Sul* ³⁴. O estudo apresentava a noção de uniformidade do espaço a partir de suas características sócio-econômicas. O conceito de espaço homogêneo foi definido como forma de organização da produção, resultado das análises a partir das seguintes identificações: infra-estruturas dos transportes, atividades industriais e terciárias, estrutura agrária, uso da terra e distribuição espacial da população, além dos domínios ecológicos e sua relação nas atividades e formas de organização humana³⁵. A geografia brasileira partia para os estudos regionais incorporando elementos da escola quantitativa, fazendo grande uso de levantamentos de dados organizados estatisticamente. Tais dados balizavam e consolidavam as “formas regionais”, tanto nos níveis macro e micro e foram usadas a partir do Censo de 1970, procurando substituir o uso das antigas zonas fisiográficas³⁶.

Já era considerada defasada a divisão regional sustentada, preponderantemente, por elementos físicos. Aos poucos, revelaram-se mais elementos de ordem antrópica, que sugeriam a identificação de unidades regionais hierarquizadas, pautadas pelo conjunto de transformações socioeconômicas desencadeadas após a II Guerra Mundial, sobretudo pela expansão capitalista. As cidades (e uma certa definição de funcionalidade e polaridade das mesmas) constituíam nova ordem na questão regional. A divisão territorial do trabalho também

34 Decreto nº 67.647, de 23.11.1970.

35 Cfme. MAGNAGO, Angélica A. A divisão regional brasileira: uma revisão bibliográfica. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 57, nº4., pp. 76-78, out-dez, 1995.

36 Cfme. MAGNAGO, Angélica A. Op. cit. p. 78. PEREZ, Ilza Lopes. As Micro-regiões homogêneas do Rio Grande do Sul. In: Boletim Geográfico do RS, ano 22-25, nº 20-23, p. 62, jan-1977 a jul-1980. Divisão de Geografia e Cartografia. Secretaria da Agricultura.

vinha à tona como elemento de primeira ordem para análise e organização espaciais³⁷.

A Microrregião do Litoral Setentrional do RS era constituída pelos seguintes municípios: Osório, Santo Antônio da Patrulha, Torres e Tramandaí.

Perez (1980) assim destacava a região:

Localizada na porção norte do litoral rio-grandense, com algumas lagunas em seu interior; é uma região onde predomina a pequena propriedade, com atividade agrícola de produtos diversificados, destacando-se apenas o cultivo da cana-de-açúcar, maior produção do Estado.

A característica principal dessa região está no adensamento da população urbana na época de veraneio e conseqüentemente aumento do movimento comercial nos centros urbanos que passam a ter um estilo de vida bem diverso do habitual. Observa-se um crescimento urbano progressivo, concorrendo para isso a facilidade de comunicação, através da BR-101 e BR-290. Outras rodovias também podem ser utilizadas, tais como: RS – 030, RS – 040, RS – 784, RS – 786, RS – 407³⁸.

No mapa seguinte, situamos e localizamos a região, bem como sua malha rodoviária principal:

37 Sobre este novo paradigma ver: GEIGER, Pedro (1967, 1969); BECKER, Bertha (1972); DUARTE, Aluizio C. (1980); CORREA, Roberto L. (1980).

38 PEREZ, Ilza Lopes. Op.cit. p. 65.

A identificação da nova microrregião a desvinculava da concepção inicial de *litoral*. Da de *zona fisiográfica*, também. Havia nela uma característica marcante que nenhuma outra no Estado possuía: a da intensa ocupação demográfica durante o período de verão. As férias escolares na mesma época do ano levam, então, a já consolidada sociedade urbana gaúcha dos anos 70 e 80 a usufruir cada vez mais dos locais à beira-mar e os acessos rodoviários transformam-se nas vias de conexão regional.

2.2.2 O Plano Integrado para o Desenvolvimento do Litoral Norte do Rio Grande do Sul – Projeto LINOR

Na esteira do intenso planejamento governamental dos anos de 1970 e 1980, foi elaborado o Plano Integrado para o Desenvolvimento do Litoral Norte do Rio Grande do Sul – Projeto LINOR. Esse Plano constituiu-se no maior projeto de desenvolvimento elaborado até hoje para a região que nos ocupa. Fruto de um convênio entre Estado do Rio Grande do Sul, SUDESUL e DNOS³⁹, produziu cerca de vinte e três volumes de estudos⁴⁰, diagnósticos e proposições, entre os anos de 1975 e 1983. Em sua concepção, o Plano previa um trabalho de planejamento calcado nas funções regionais, na organização do espaço regional e no uso de recursos naturais, visando à conservação e preservação do meio ambiente e cuidando de seus múltiplos usos.

Possuía os seguintes objetivos:

- a) diagnosticar a situação atual da área e as características fundamentais de sua estruturação econômico-territorial;
- b) identificar suas potencialidades;

39 Pelo Estado do Rio Grande do Sul era executor do convênio a Fundação de Economia e Estatística - FEE, incumbida que foi pela Secretaria de Estado da Coordenação e Planejamento. A Superintendência de Desenvolvimento da Região Sul – SUDESUL - e o Departamento Nacional de Obras e Saneamento – DNOS, eram executores de parte do Governo Federal.

40 Foi prevista inicialmente a produção de vinte e seis volumes para o estudo. Entretanto, quatro acabaram não sendo editados e treze tiveram sua circulação restrita.

- c) indicar as linhas de programação e projetos a serem seguidos e os aspectos merecedores de estudos mais profundos;
- d) inventariar a informação disponível sobre hidrologia, indicando as lacunas existentes, com vistas aos estudos de otimização dos múltiplos usos do recurso água.

Afirmava-se o atraso relativo da região⁴¹, devido a menores alternativas de emprego e trocas intersetoriais menos intensas. No que concernia à produção de bens, o litoral norte caracterizava-se por um amplo domínio das atividades agropecuárias – 69% do total; enquanto no RS esse índice era de 46%.⁴² Acompanhada de uma série de estatísticas que procuravam justificar a necessidade de um plano para o desenvolvimento regional, como a estrutura do valor bruto da produção, ocupação das terras, produtividade na indústria de transformação, escolaridade da população, etc. o diagnóstico era interpretado pelos números dessas estatísticas. Eram apresentados em nível regional e comparados com a totalidade do Estado. Admitiam, porém, um quadro de superposição, em que ocorria *“uma intensa atividade sazonal, com o turismo de verão, que, durante alguns meses, aporta considerável volume de recursos à região, dinamizando diretamente as atividades urbanas de prestação de serviços e indiretamente toda a economia do litoral, através de altos níveis de demanda por produtos de consumo”*.⁴³

Entretanto, apesar do nome, o Plano extrapolou a área de estudo. Pelo menos, associando-se à divisão regional do Estado, então em vigor (IBGE, 1970). No volume 3, detalha da seguinte forma a área de estudo:

A área do litoral norte, que compreende, aproximadamente, dois terços da área total da costa do RS, poderá ser dividida em dois grandes blocos:

- a) uma porção mais ao norte, constituída pelos municípios de Osório, Santo Antônio, Torres e Tramandaí, ou seja, a microrregião do litoral setentrional do RS;

41 FUNDAÇÃO de Economia e Estatística. Plano Integrado para o Desenvolvimento do Litoral Norte do Rio Grande do Sul: necessidade e concepção geral. v. 1. Porto Alegre, 1975. p. 24.

42 Estrutura da ocupação de mão-de-obra por setor. Censo Demográfico de 1970. Id. Ibidem. p. 09.

43 Id. Ibidem. p. 09.

b) uma porção centro-sul, [...] comprimida entre a laguna dos Patos e o oceano Atlântico, da qual fazem parte os municípios de Mostardas e de São José do Norte, ou seja, boa parte da microrregião litoral oriental da lagoa dos Patos.⁴⁴

Essa área perfazia 9.690 km², aproximadamente, e novamente dedicava-se a analisar uma conformação regional mais ampla, contemplada talvez pelo atraso econômico e social ainda maior em que viviam as áreas situadas na porção sul da região. A inclusão desses dois municípios no estudo acentuava o perfil agrícola, bem como o relativo atraso econômico da região.

O Programa falava ainda, de regiões mais preparadas para disputar capitais para o desenvolvimento e a inexistência de mecanismos de mercado que promovessem o desenvolvimento da área. Somado a isso, diagnosticava três funções regionais: 1) a de produzir excedentes de produção primária, vantajosamente em comparação a outras alternativas especiais; 2) de constituir-se em grande produtor de serviços de lazer; 3) a de abrigar atividade de circulação de longa distância⁴⁵.

“O Plano se ocupará de todos os aspectos relevantes para o desenvolvimento regional” (v. 1, p. 29), buscando que os trabalhos se desenvolvessem em três níveis distintos: o de elaboração de programas; o de elaboração de projetos; e o de fixação de critérios que orientem a ocupação do solo e a fixação de equipamentos. Ter-se-ia assim, resultados a curto, médio e longo prazo, dentro de uma “concepção coerente”. Dentre os programas concebidos, destacavam-se: o de hortifrutigranjeiros (v. 9); o de artesanato, indústria de móveis, metalurgia de construção e minerais não-metálicos (v. 13); o de habitação (v. 15); o de indústria alimentar (v. 18); o de estímulo a projetos produtivos existentes (v. 19); o de integração agropecuária (v. 20); o de florestamento (v. 21) e o de infra-estrutura (v. 22). Entre aqueles que se dedicavam mais aos levantamentos e análises, destacavam-se: o de adequação de uso do solo (v. 4); o de finanças municipais (v. 5); o de vida de relação no espaço regional (v. 8); o de sistema de comercialização agrícola (v. 10); o de estudo da

44 FUNDAÇÃO de Economia e Estatística. Plano Integrado para o Desenvolvimento do Litoral Norte do Rio Grande do Sul: diagnóstico geral. v. 3., p. 11.

45 Id. Ibidem. p. 28.

demanda turística e de lazer (v. 11) e o de diagnóstico do setor de saúde (v. 14), além de outros.

A tese desenvolvimentista pós-1950 a partir das redes de infra-estruturas também era pautada pelo Projeto LINOR: “Segundo Rostow, a infra-estrutura é condição básica e fundamental para criar precondições para a arrancada desenvolvimentista de uma região ou nação”⁴⁶ Justificava que “os elementos de infra-estrutura são os próprios sustentáculos de um processo desenvolvimentista” (v. 22, p. 10).

A situação detectada era de que o aparelho produtivo, proporcionalmente, trabalhava menos que outras regiões no Estado: “daí advém a sua inferioridade na elaboração dos fluxos de produção de bens e serviços, na geração de renda, no desempenho do mercado, além de não estar ele [o aparelho produtivo] suficientemente preparado para reter os estímulos externos”. Além disso, subordinava “à menor disponibilidade de recursos naturais, à infra-estrutura deficiente, à predominância de minifúndios e ao tamanho médio familiar alto”, entre outros, os motivos deste atraso sócio-econômico, em relação a outras regiões do Estado (v. 22, p. 11).

O Programa de Infra-estrutura e o Estudo da Demanda Turística e de Lazer receberam nossa atenção especial na análise do Projeto LINOR. Devido ao imenso conjunto de dados e informações, julgamos pertinente privilegiar esses dois volumes, pois situam melhor o objeto central da nossa pesquisa.

O primeiro concentrou seus esforços na situação da rede de energia elétrica, de telecomunicações, de transporte hidroviário e de serviços de correios e telégrafos.

A rede elétrica era considerada satisfatória nas áreas urbanas, com posição privilegiada de Torres, Tramandaí e Osório, com 87% da extensão da rede instalada.

46 ROSTOW, W.W. Etapas de Desenvolvimento Econômico. 5ª ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1974. p.16-96, apud FUNDAÇÃO de Economia e Estatística. Plano Integrado para o Desenvolvimento do Litoral Norte do Rio Grande do Sul: programa de infra-estrutura, v. 22, p. 09.

Mostardas e São José do Norte não eram ligadas à rede da Companhia Estadual de Energia Elétrica – CEEE, sendo suas necessidades supridas por geradores mantidos pelas prefeituras municipais (v. 3, p. 222). As comunidades rurais estavam mal servidas e o estudo apontava como “fatores determinantes” o baixo nível de renda *per capita*, o alto custo dos investimentos para a instalação de redes e, ainda as grandes distâncias que separam determinadas localidades e distritos da sede do município. (v. 22, p. 45).

No que tange às telecomunicações, a situação era considerada de “subdesenvolvimento” (v. 22, p. 68). A Tabela abaixo reproduz a situação, no ano de 1978, quanto ao número de telefones e de usuários na região:

TABELA 1: Relação entre a população estimada e o número de telefones disponíveis nos municípios do litoral norte - 1978

Município	População residente (hab.)	Nº de telefones instalados	Parcela da população servida por telefone
Torres	49.212	543	1,1 %
Osório	66.317	620	0,9%
Santo Antonio	53.163	370	0,7%
Tramandaí	14.898	200	1,3%
Mostardas	16.784	100	0,6%
São José do Norte	21.786	200	0,9%
Total da Região	222.160	2.033	0,9%
Total do Estado	7.971.430	222.364	2,8%

Fonte: Projeto LINOR, v. 22, Programa de Infra-estrutura. p. 33

Observa-se que a situação era mesmo de atraso. A Companhia Riograndense de Telecomunicações – CRT, não conseguia realizar investimentos que aumentassem o número de aparelhos na região. No verão, a comunicação era extremamente deficiente. Era comum aos veranistas do litoral, geralmente em horário noturno, buscarem contatos com seus familiares na capital ou nas cidades do interior, ocasião em que os postos telefônicos lotavam e os serviços congestionavam. Todas as ligações telefônicas com a capital eram feitas via central telefônica sediada em Osório, que era o único município que possuía o sistema de Discagem Direta à Distância (DDD). A região contava com a ação de cooperativas telefônicas, como a Cooperativa Telefônica Patrulhense e a Cooperativa Osoriense de Telecomunicações. Torres e Tramandaí eram atendidas pela empresa estatal

CRT. O Plano expunha as previsões de expansão das redes pela CRT para 1979, 1980, 1981 e 1982 na região; porém já era julgado como necessária a implantação imediata da mesma (v. 22, p. 68).

A exemplo da iniciativa anterior (a da CODEL, 1960), o Projeto LINOR debruçou-se também sobre o transporte hidroviário regional. Um dos parceiros no convênio desse trabalho, o DNOS tinha ações específicas na área, principalmente de drenagem e de dragagem dos canais na região de lagoas em Tramandaí (rios Cornélius e Tramandaí)⁴⁷.

Também, particular atenção foi dispensada ao rio Tramandaí, próximo ao oceano Atlântico. Nesse local, a Petrobrás possui uma base para lanchas, que tem a missão de realizar a atividade manual de descarga de petróleo para os navios ancorados no Terminal Marítimo Almirante Soares Dutra – cerca de dois quilômetros da costa. Esse óleo é enviado por dutos para Osório, onde há uma unidade da TRANSPETRO, que daí segue até a Refinaria Alberto Pasqualini, em Canoas, na Região Metropolitana de Porto Alegre. O Projeto apontava o prejuízo dessa atividade, bem como a da pesca, devido à impossibilidade de acesso adequado ao oceano Atlântico. Afirmava, porém, que o DNOS já tinha projeto para a proteção da barra do rio Tramandaí, “elaborado pela PORTOBRÁS, em entendimento com a PETROBRÁS” (v. 22, p. 51). Devido às atividades da Petrobrás e da TRANSPETRO em Osório e Tramandaí, respectivamente, esses dois municípios foram considerados por muito tempo⁴⁸ “área de segurança nacional” e seus prefeitos nomeados pelo Presidente da República.

Outra proposta apresentada foi a construção de um porto, dessa vez, na laguna dos Patos, próximo à cidade de Mostardas, na foz do sangradouro do rio Barquinho, cuja principal função seria a de escoar a produção da região (cebola, arroz, gado e pescado), buscando retirar tal área do isolamento em que se encontrava, já que as estradas eram desde há muito, insatisfatórias. Problemas similares também foram detectados na lagoa do Peixe, no mesmo município - na

47 Esta ação é apontada com orientação do projeto intitulado “Aproveitamento dos Recursos Hídricos das Lagoas Tramandaí, Quadros e Itapeva”, do DNOS (v. 22, p.69).

48 Historicamente conhecido como período da ditadura militar (1964-1985).

atividade pesqueira e a relação com a dinâmica das águas da lagoa com as do oceano. Além disso, era detectada a ausência de navegação comercial nas lagoas e rios da região, com exceção da laguna dos Patos.

No rio Mampituba, o Projeto reafirmava as dificuldades de desenvolvimento sem estudos e obras adequadas para os molhes da barra. Propunha a criação de um pólo pesqueiro (na margem do mesmo), como alternativa para a diversificação da produção (v. 22, p. 70).

O Projeto LINOR destacava novamente, em âmbito geral, a falta de estudos mais aprofundados sobre os recursos hídricos regionais. Nesse ponto, pensava o uso de recursos como, “modelos físicos e matemáticos, assim como a intensificação das observações e coleta de dados hidrológicos” para se planejar “as partes integrantes de um todo que se busca conhecer e modificar” (v. 22, p. 50)⁴⁹.

Quanto aos serviços de correios e telégrafos, o Programa de Infra-estrutura do Plano apontava “carência no atendimento de partes dos serviços” da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos nos municípios do litoral norte. Na zona rural de Torres, por exemplo, os serviços eram assumidos pela prefeitura. A localidade de Três Cachoeiras demandava num médio prazo, segundo o estudo, uma agência postal; e, em Santo Antônio, não havia posto de distribuição nos distritos do interior (v. 22, p. 70).

O Projeto LINOR, no que se refere ao Estudo da Demanda Turística e de Lazer, apresentava como objetivos a definição de projetos para a região. Foi realizado um levantamento a partir de 1.129 questionários, na estação rodoviária de Porto Alegre, entre os passageiros dos ônibus em horários regulares e extras com

49 O Projeto LINOR aponta uma idéia que tem história na região, e no debate em torno dos recursos hídricos regionais: **a conexão entre as lagoas e os rios do litoral norte do RS e do litoral sul de SC**: “Pensamentos e projetos de aproveitamento do cordão lacustre do Litoral Norte para diversas finalidades são muito antigos. Em 1887, o então tenente-coronel do Corpo de Engenheiros, Eduardo José de Moraes, projetou a execução de um canal ligando a cidade de Laguna a Porto Alegre. Sua finalidade funcional seria a de navegação que na época era o único meio de transporte exequível, dado a ausência de estradas”. Sabe-se que a unidade geológica da Bacia de Pelotas se estende desde o Farol de Santa Marta, próximo a Laguna, até o Chuí, no RS. Trata-se de um meio com a mesma formação geonatural. Os ambientes lacustre-lagunares são

destino ao Litoral Norte (v. 11, p. 27). Estabeleceram-se também, postos em Gravataí, Torres e Capivari⁵⁰ para entrevistar uma pessoa a cada quinze veículos de passeio que cruzassem pelos postos de controle.

O Estudo mostrou que existiam dois aspectos a serem encarados numa política normativa de turismo:

O primeiro diz respeito à atual estrutura de lazer, na qual foram identificadas deficiências relacionadas ao meio ambiente, à infra-estrutura e serviços e aos equipamentos ofertados. Nesse caso, pode-se afirmar que o saneamento básico constitui o problema mais crucial da orla marítima, embora também devam ser superadas outras, entre as quais, se sobressaem a deficiente arborização e ajardinamento. O segundo refere-se à criação de novas frentes turísticas, aproveitando o grande potencial da região e a demanda insatisfeita identificada (v. 11, p. 28).

O estudo apresentava algumas sugestões, as quais julgamos interessante para nossa tese destacar:

Estudar uma forma de transporte coletivo do tipo seletivo, para atender, no lazer de fim de semana, às pessoas de nível de renda médios e altos;

Programar um melhor aproveitamento da infra-estrutura e dos equipamentos existentes, evitando a ociosidade que ocorre nos meios de semana, mesmo na alta temporada, propiciando lazer barato a trabalhadores e outras pessoas de baixo nível de renda;

Promover a ampliação do período de alta temporada dentro dos atuais esquemas de consumo do litoral pelo escalonamento programado de férias desde fins de novembro até fins de março;

Potenciar algumas tendências atuais no lazer de verão, estimulando e criando novos terminais turísticos e campings, principalmente ao sul de Tramandaí e entre Capão da Canoa e Torres, evitando a alta concentração de Cidreira-Pinhal, Tramandaí-Imbé, Capão da Canoa-Atlântida e Torres;

Estimular o desenvolvimento dos sistemas de hotelaria de médias e baixas rendas em Arroio Teixeira, Arroio do Sal, Rondinha, Areias Brancas, Xangrilá e outras praias pequenas e médias;

Consolidar e ampliar a hotelaria de altos níveis de renda em Atlântida, Capão da Canoa e Torres, associando-a a um sistema mais amplo de equipamentos turísticos que estimulem a captação de turistas de fora do estado (v. 11, pp. 28-29).

em grande extensão ligados naturalmente e, devido ao histórico de uso para a navegação, é questão sempre presente nas discussões atuais em torno desse recurso.

50 Pelo contexto apresentado, é possível que esses postos se instalaram junto aos postos de Polícia Rodoviária Federal e Estadual nas rodovias de acesso. Em Torres, na BR -101; em Gravataí, na BR-290 (free-way) e em Capivari na RS -040.

Esse grupo de sugestões pareceu-nos ser norteador de um planejamento que procurou definir as funções dos lugares a partir, da identificação de classes ou níveis sociais. As atividades turísticas, ou aquelas voltadas a este setor, como se sabe, requerem recursos financeiros das pessoas para entrar no “esquema de consumo do litoral”. Esse tema será objeto de análise mais aprofundada em nosso capítulo seguinte.

O estudo levantava ainda a necessidade de se resolver o acesso de Terra de Areia à praia. Necessidades gerais em torno do saneamento ambiental de todos os balneários, dos problemas de comunicação e de energia também foram pautados.

Outra questão importante que se colocava era a proposta de um roteiro turístico em que se “aproveitasse o potencial turístico *mar-lagoa-vale-serra-campos*”, no qual eram sugeridos dois caminhos. Um deles, partindo do mar, de Curumim/Arroio Teixeira, cruzava a zona de lagoas, passava por Terra de Areia e Itati, no vale do rio Três Forquilhas e alcançava Aratinga, no bordo do planalto, Tainhas e São Francisco de Paula, já nos Campos de Cima da Serra; a outra, retornando de São Francisco, descia pelo vale do rio Maquiné até Morro Alto e daí para as áreas lagunares, Capão da Canoa, Atlântida e demais praias (v. 11, pp. 29-30). Efetivamente, essa área apresenta enorme potencial turístico, pois o conjunto da paisagem verificado ao longo de tais trajetos é de rara beleza e de grande diversidade de lugares. Entretanto, a pouca (ou nenhuma) conservação dos acessos rodoviários a esses roteiros impediu que houvesse estímulo à sua utilização.

O Estudo da Demanda Turística e de Lazer finalizava com recomendações de criação de formas de coordenação das atividades para a implantação dos programas vinculados ao LINOR e sugeria negociações com diversas entidades para elaboração de projetos, obtenção de recursos e implantação dos mesmos.

Com o convênio encerrado e o último volume publicado em 1983, coube à Secretaria de Estado do Interior, Desenvolvimento Regional e Obras Públicas – SDO - a herança dos conhecimentos e das propostas sugeridos do Projeto LINOR. No âmbito dessa Secretaria, o governo do Estado já havia criado, em 1979, o Conselho

Estadual de Desenvolvimento Urbano – CEDU⁵¹ - com a missão maior de racionalização do uso do espaço urbano. Esse Conselho inseria-se no contexto econômico-social brasileiro, no qual a população dirigia-se para as cidades em contingentes cada vez maiores, produto do êxodo rural. Em 1980 o governo instituiu o Conselho de Desenvolvimento Integrado do Litoral – CODEL, atendendo às indicações de “devolver ao Estado a incumbência de transformar os programas setoriais já concluídos [do Projeto LINOR] em projetos viáveis e exeqüíveis”⁵². Agora denominado o *CODEL*, tinha entre suas obrigações a articulação com outros órgãos, com vistas à programação de desenvolvimento regional⁵³.

Sobre a totalidade do Plano, a Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional – METROPLAN, avaliou, que apesar de “elaborado conforme os objetivos e pressupostos acordados, pecou na sua implantação”. Foram produzidos diversos estudos de grande validade técnica para o conhecimento da região, “mas que não se transformaram em projetos que promovessem uma intervenção efetiva na realidade local”.⁵⁴

2.2.3 O Plano Diretor de Desenvolvimento da Bacia do Rio Mampituba

Ainda cumpre registrar que no mesmo contexto de forte planejamento estatal executado nos anos setenta e oitenta do século anterior, a região observou intervenções técnicas profundas nos recursos hídricos inseridos dentro do Plano Diretor de Desenvolvimento da Bacia do Rio Mampituba⁵⁵. Diagnosticado como principal problema a ser enfrentado, e “de peso significativo no subdesenvolvimento relativo que caracterizava a fisionomia atual das zonas rurais da área” (p. 12), a *oscilação entre cheias e déficits hídricos periódicos* foi atacada através das intensas obras executadas pelo DNOS, com ações de drenagem, de dragagem e de irrigação. A potencialidade de desenvolvimento representada pelos solos altamente férteis, originários dos sedimentos das escarpas de Serra Geral, indicou que o

51 Decreto nº 29.011, de 09/07/1979.

52 Decreto nº 29.850, de 17/10/1980.

53 Alíneas a, b e c do art. 1º do decreto 29.850.

54 Fundação Estadual de Planejamento Urbano e Regional – METROPLAN. *O Litoral Norte: uma aglomeração urbana*. Porto Alegre, 2000. Mimeografado.

55 Ministério do Interior. Superintendência de Desenvolvimento da Região Sul. SUDESUL. Plano Diretor de Desenvolvimento da Bacia do Rio Mampituba. 1983. Convênio entre SUDESUL, DNOS, Governo dos Estados de SC e do RS, com apoio financeiro do Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul – BRDE e da Financiadora de Estudos e Projetos – FINEP.

desenvolvimento almejado por esse plano era essencialmente agrícola, ou seja, que propiciasse áreas novas para a produção agrícola, já que havia um conjunto de pequenas propriedades produtoras e um potencial de consumo nas regiões próximas⁵⁶.

Dos 78.500 hectares a serem beneficiados por esse plano, apenas 18.000 encontravam-se em território gaúcho - todos situados em Torres ⁵⁷. Entretanto, verificando seu conteúdo, nota-se que tal Plano dedicou especial atenção às obras e intervenções na parte catarinense da bacia⁵⁸, que, além de maior área, possuía um histórico maior de parceria entre os órgãos executores e o Estado de Santa Catarina.

Optamos por apresentar assim, sucintamente, esse Plano, pois, mesmo tendo atuação importante em parte de nossa área de estudo, os dados, as análises de diagnósticos e de potencialidades regionais não diferiam substancialmente dos apresentados pelo Projeto LINOR. Destacaram-se as obras executadas de drenagem em áreas próximas às lagoas do Forno e do Jacaré, além de correções nas margens e dragagem dos canais de rios afluentes do Mampituba, na sua margem direita. O próprio rio Mampituba teve seu curso, nas proximidades de sua foz no Atlântico, retificado. Ampliou-se a área agrícola na região. A intervenção técnica no meio, por meio da execução desse Plano, propiciou mudanças espaciais que possibilitaram o maior uso de máquinas nas atividades da lavoura de arroz e uma certa especialidade agrícola das zonas mais planas, por exemplo, pois, com boa parte dos solos drenados, ou com o regime hídrico da bacia regulado, tal atividade tinha condições de se expandir.

56 Nesse ponto o Plano destacava a distância entre a região e as capitais; Porto Alegre (210 km.) e Florianópolis (250 km.), além de Imbituba, Laguna, Tubarão e Criciúma, como áreas urbanas demandatárias de produtos agrícolas. Da mesma forma colocava Torres e Araranguá como centros urbanos de apoio aos núcleos turísticos e seus próprios balneários como potenciais consumidores desses produtos no verão.

57 Em Santa Catarina, a área de atuação do Plano contemplava os municípios de Praia Grande, São João do Sul, Jacinto Machado, Sombrio e Araranguá.

58 Desde de 1972 a SUDESUL e o próprio DNOS realizavam diversas ações nesta bacia hidrográfica através do chamado Projeto Litoral Sul de Santa Catarina, também voltado para ao ganho de áreas para agricultura no Banhado do Sombrio. As intervenções foram mais intensas neste lado da bacia e, desde 1979, "através da implantação do Subprojeto Sombrio, obras de drenagem já haviam incorporados cerca de 2.000 hectares ao processo produtivo" (p.6).

Observemos que o conjunto formado pelo espaço concreto, as técnicas utilizadas pelo homem e a modernização estabelecida em parte do território, esta última levada primeiramente pelas ações estatais, apresenta uma relação de dependência na intensidade da transformação dos lugares ou das regiões, pois na medida em que a presença de técnicas é alvo de interesses sociais, a produção do espaço realizada permite mudanças mais intensas sobre uma região, ou parte dela. A construção social aí empreendida torna-se então parte fundamental nas transformações do território.

2.3 DEMANDAS SOCIAIS DA MODERNIZAÇÃO

2.3.1 A expansão territorial das intervenções técnicas

A economia regional, sobretudo a produção agrícola oriunda dos minifúndios, caracterizava fortemente os municípios de Torres, Santo Antônio e Osório, pois em tais territórios constituía-se na principal renda, ao invés de Tramandaí, a qual adquiriu rapidamente um perfil urbano e transformou-se na praia mais procurada pelos porto-alegrenses no verão.

Um novo papel social na transformação do espaço regional se colocava: a valorização do espaço para o lazer na praia significava poder ir até lá, usufruir um serviço de hotel ou possuir o *status* de ter uma casa na praia. Os recursos voltam-se para a organização desse espaço, secundarizando os investimentos no setor primário e mesmo secundários. A incorporação imobiliária aumenta constantemente nos anos 60 e 70, produzindo mais espaços valorizados: os balneários urbanizados. Tal movimento é constatado nos dados da seguinte tabela:

TABELA 2: Número de construções e crescimento da área construída em praias identificadas nas fotos aéreas de 1967 e 1974

Balneário	Nº construções em 1967	Nº construções em 1974	Taxa média de incremento anual (%)
Capão da Canoa	1045	1574	6,0
Curumin	71	205	16,4
Xangri-lá	318	687	11,6
Rainha do Mar	256	466	8,9
Tramandaí	2627	3246	3,1
Pinhal	666	1034	6,5
Cidreira	957	1411	5,7

Fonte: SCP/FEE Projeto LINOR v. 8 – Vida de relação no espaço regional. p. 44 e 47.

Identificação das construções e cálculo das taxas de crescimento a partir de fotografias aéreas de 1967 e 1974, voo DAER, escala 1:20. 000.

O número de casas e prédios em geral ia aumentando conforme a expansão da malha viária. As rodovias que se sucederam e formaram o primeiro sistema rodoviário regional são materializadas e finalizadas ainda nos anos de 1970 e na década de 1980. Unidas às rodovias federais, esses eixos viários constituíram uma rede técnica que incrementou o avanço das atividades econômicas e a organização do território ao longo da costa atlântica.

As rodovias RS-407 e RS-784, aquela em 1970 e esta em 1975, ligaram os balneários de Capão da Canoa à BR –101, e Cidreira à RS – 040, respectivamente, sendo tais balneários privilegiados com acessos diretos às suas sedes. A RS-786 foi finalizada entre 1973 e 1986 e teve importante função na interligação dos balneários. Ainda hoje é conhecida como rodovia “interpraias”.

A RS-389, conhecida como *Estrada do Mar*, foi construída mais tarde, entre 1989 e 1991 (ver mapa p. 99 e 103), e significou, por sua vez, a consolidação de novas funções da região: a do turismo, de segunda residência e de lazer no verão. Nessa rodovia é proibida a circulação do tráfego pesado - ônibus e caminhão, o que permite sua melhor conservação, possibilitando mais uma alternativa à população, para o deslocamento mais rápido ainda, à praia. Além disso, a RS-389 incrementou o acesso aos balneários localizados entre Tramandaí e Torres, aos quais, por muitos

anos, carros e ônibus chegavam, na maioria das vezes, pela praia propriamente dita⁵⁹.

Cabe aqui abrir um parêntese para se ilustrar um pouco mais a história da ocupação das praias gaúchas: junto à orla marítima, o solo arenoso e os intensos ventos predominantes (de nordeste e de sul) sempre se constituíram em empecilhos para os projetos de urbanização, bem como na construção e conservação de ruas e de rodovias. A mobilidade da areia impedia o pleno desenvolvimento das transformações. Tais características físicas, inerentes ao espaço em questão, entre outras, representaram estorvo, por diversos anos, à efetiva ocupação do litoral norte gaúcho. Soares (2000, p.13-20) revela a existência do Serviço Estadual de Fixação de Dunas já nas primeiras décadas do séc. XX. Entretanto, como os deslocamentos ainda eram muito difíceis, bem como os recursos, as iniciativas eram mínimas e pontuais. Assim, demandavam-se técnicas suficientes para possibilitar o aumento do bem-estar social dos veranistas e dos negócios na praia, e a ação do homem mais uma vez era requisitada. As técnicas de fixação de dunas, com esteiras de junco no topo das mesmas e a introdução de espécies exóticas de vegetação resistentes ao vento e adaptáveis ao solo, foram incentivadas pelos órgãos estaduais, destacadamente a Secretaria da Agricultura, através do seu Departamento de Recursos Naturais Renováveis, e do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem – DAER. A construção e a conservação das rodovias, a cargo deste, e a pesquisa e execução de projetos, a cargo daquele, propiciaram uma ação conjunta, em 1986, para expandir as áreas destinadas à ocupação e à manutenção das rodovias. A partir da expansão das intervenções, um dos principais resultados na transformação espacial regional foi justamente à construção da *Estrada do Mar*, unindo a técnica e o tempo para a consolidação das funções de turismo, lazer e ócio na região. Faz-se mister afirmar, ainda, que o Projeto LINOR trabalhou fortemente

59 Até meados da década de 1960, ainda existia a linha de ônibus Porto Alegre-Torres PRAIA, em que se viajava até Osório e Tramandaí pela rodovia RS-030, e daí pela beira mar, passando por diversos balneários, como Capão da Canoa, Arroio Teixeira, Curumim e Arroio do Sal.

essa questão⁶⁰. Era impossível se falar em desenvolvimento do litoral norte, “sem resolver o problema da areia”.⁶¹



FOTOGRAFIA 10: Rodovia RS-784, acesso a Cidreira 1980.

Fonte: Secretaria da Agricultura do RS.

60 Os volumes 4 e 6 do Projeto Linor tratam da adequação de uso do solo e da cobertura vegetal e uso do solo, respectivamente.

61 “Um Plano desta natureza prevê a proteção dos frágeis ecossistemas das dunas costeiras, das atividades indiscriminadas do homem através do florestamento, evitando assim a invasão de cidades, rodovias, lagos e áreas cultiváveis pela areia” (Projeto LINOR, v.4, p. 228).



FOTOGRAFIA 11: Rodovia RS-784 acesso a Cidreira 2005.

Fotografia do Autor.

Quanto às telecomunicações, a instalação do sistema DDD só atingiu todo o litoral norte no início dos anos de 1990 – a partir da conclusão da instalação das redes, que dependiam diretamente das infra-estruturas rodoviárias, para viabilizarem economicamente sua expansão. A região passa a contar também com torres de sinais repetidores de emissoras de televisão e mais tarde com as de telefonia celular, facilitando e proporcionando maior bem estar aos que lá residiam ou que se dirigiam para a temporada de verão⁶². Inicia-se também forte atividade de venda de lotes para construção de segunda residência e incorporações de empreendimentos de novos balneários e condomínios. Um destes, concebidos para a classe média, surgiu no final dos anos 80, em Capão da Canoa: denominado Capão Novo contava com infra-estrutura completa, inclusive com acesso à TV a cabo nas residências

antes mesmo desse serviço estar disponível em Porto Alegre, por exemplo, constituindo-se, assim, na primeira área do RS onde o mesmo foi disponibilizado.

O geógrafo Gláucio Marafon alerta, entretanto, para o cuidado de não se valorizar excessivamente a noção de efeito estruturante, seja dos transportes, seja das telecomunicações sobre o território:

Na realidade, essas redes constituem, uma das variáveis que atuam no sentido da organização do território e devem ser compreendidas dentro de um contexto econômico e social global e não num contexto de determinismo tecnológico⁶³.

Da mesma forma, é importante ressaltar que a literatura técnico-científica sobre o tema do desenvolvimento regional a partir das condicionantes de infraestrutura é ampla. Estradas, comunicação e energia são bens de consumo coletivos e economicamente importantes para criarem as condições gerais de reprodução de investimentos numa região. Quanto à importância das infra-estruturas ligadas ao processo de desenvolvimento, Biehl (1990) também pede cuidado:

Um requisito indispensável de toda teoria que pretenda validar a contribuição da infra-estrutura para o desenvolvimento regional é que não fique restrita a infra-estrutura, sem que considere também outros elementos do desenvolvimento regional. Uma teoria assim deve, portanto, ser um a teoria de desenvolvimento regional e não uma teoria restrita exclusivamente à infra-estrutura⁶⁴.

Para o mesmo autor (1990, p. 405), a infra-estrutura, ou capital social fixo forma parte do capital social global, sendo que as categorias de infra-estrutura são definidas como redes de transporte, geração e distribuição de energia, abastecimento de água e sistemas de esgoto, educação e instalações de saúde, de recreação, esporte e cultura.

62 Informações obtidas junto ao Núcleo de Desenvolvimento Regional da Fundação Estadual de Planejamento Urbano e Regional – METROPLAN. Porto Alegre, 2004.

63 MARAFON, Gláucio José. Considerações sobre as Redes Técnicas e a Organização do Território. Boletim Gaúcho de Geografia. AGB, Porto Alegre, Universidade de Passo Fundo, nº21, p. 54, 1996.

64 BIEHL, Dieter. El papel de la infraestructura en el desarrollo regional. In: MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA. Política regional en la Europa de los años 90. Madrid, 1990. p. 404. Livre tradução do pesquisador.

Milton Santos, em uma de suas últimas obras, fornece importante subsídio para evidenciar ainda mais a dependência econômica e os interesses sociais que existem em torno da instalação de infra-estruturas. Nessa obra elas são apresentadas, como sistemas técnicos e macrossistemas técnicos:

Os presentes sistemas técnicos incluem o que se denomina macrossistemas técnicos. Esta expressão é utilizada por alguns autores alemães, americanos e franceses (...), para se referirem àqueles sistemas técnicos sem os quais os outros sistemas técnicos não funcionariam. Os macrossistemas técnicos promovem grandes trabalhos (barragens, vias rápidas de transporte terrestre, aeroportos, telecomunicações, etc.), tal como foram descritos por Pierre George (1986, pp.192 ss.) em L' Action Humaine, e constituem o fundamento material das redes de poder⁶⁵.

Não é nosso objetivo vincular as redes de infra-estrutura, os sistemas e os macrossistemas técnicos ao processo de organização do território, ou afirmar que tais sistemas sustentam uma visão de desenvolvimento regional do litoral norte, mas, sim, trazer para a nossa questão principal os elementos de construção do espaço regional a partir da presença ou da instalação dos mesmos. Queremos detalhar o contexto econômico e social em que surgem estas transformações, o que é sugerido por Marafon. Os interesses sociais e políticos, públicos e privados sobre o espaço em relação às técnicas constituem, agora sim, o foco de nossa investigação. Efetivamente, tais interesses – locais, regionais e mesmo aqueles exteriores à região – lançam-se sobre determinado espaço, apresentando articulações em torno de questões comuns, em torno da produção do espaço para algum fim.

As técnicas foram esquecidas pelos geógrafos para o estudo mais aprofundado das mudanças espaciais. Santos pergunta (1996, p. 38): *“Como trabalhar a questão da técnica de modo a que sirva como base para uma explicação geográfica?”* O autor sugere que *“um primeiro enfoque é considerar a própria técnica um meio”*. Tal questão assim é esclarecida: *“a técnica adquire uma presença e esposa um meio”*, Prades (1992). E assim complementada: *“o objeto técnico define ao mesmo tempo os atores e um espaço”*, Akhrich (1987)⁶⁶.

65 SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: EDUSP, 1996. p. 177-178.

66 Id. Ibidem. P. 38-39.

Um meio para transformar o espaço, conforme já afirmaram Sánchez (ver p. 58) e George (ver p. 71). Tais indagações e afirmações apontam para o nosso objetivo principal: o de identificar e caracterizar as técnicas que vem possibilitando as mudanças espaciais, bem como os atores, ou os setores da sociedade, envolvidos nesta mudança.

Afinal, as técnicas “esposando um meio” explicam as mudanças naquele espaço? Efetivamente, cremos que é o contexto histórico em que as técnicas se dão que concretamente “puxa” a produção do espaço, e não as técnicas por si só. Existem espaços em que técnicas se instalam e não trazem mudanças espaciais significativas, não trazem a modernização, tão acalantada pelas políticas públicas e pelas demandas regionais.

Ainda, segundo Milton Santos, (1979, apud ELIAS, 1996) há uma importância central em explicar as modernizações, principalmente nos países subdesenvolvidos, pois seria a única forma de levar em conta as implicações temporais da organização do espaço.

O novo espaço social em formação, pautado pelas atividades de turismo e de lazer ainda seria beneficiado com a construção de uma plataforma de pesca marítima no balneário de Atlântida, à época, município de Capão da Canoa, hoje, município de Xangri-lá. Da mesma maneira, os municípios de Cidreira e Tramandaí também tiveram construídas suas plataformas de pesca. Com a de Atlântida, totalizam três no litoral norte. A introdução desses novos objetos técnicos só foi possível na medida em que macrossistemas estivessem já instalados, principalmente o rodoviário e o de comunicações, bem como os sistemas que dele dependem e se beneficiam como o de hotelaria, permitindo que determinado espaço fosse usado ou funcionalizado para determinado fim.



FOTOGRAFIA 12: Vista do rio Tramandaí, 2004.
Fotografia do Autor.



FOTOGRAFIA 13: Plataforma de pesca de Tramandaí, 2004.

Fotografia do Autor.

2.3.2 O desmembramento de municípios

SILVA e CATAIA (2004) mostram que além da modernização “no arcabouço técnico do território” ⁶⁷, com a instalação dos chamados macrossistemas técnicos⁶⁸, de rodovias e energia, particularmente, “acoplados ao território aceleradamente para a concretização das formas de produção capitalistas”, houve a necessidade de modernização na organização política, na forma de criação de municípios para “garantir as novas vagas na modernização” e para regular a viabilização da economia capitalista que se implanta no local⁶⁹.

⁶⁷ No Estado do Mato Grosso.

⁶⁸ Cfme. Milton Santos. Op. cit.

⁶⁹ SILVA, Silvana C. CATAIA, Marcio A. Criação de novos municípios: uma face da modernização técnica e corporativa do território. Op. cit. Este texto constitui-se em uma síntese de relatório

Em diversos Estados da Federação, a criação de municípios foi fato marcante na organização territorial brasileira, e a região que nos ocupa, como tantas outras visadas pelo poder econômico, aliado aos interesses políticos locais e regionais, não deixou de viver esse processo.

É certo que havia grande intensidade no desejo social de emancipação de diversas localidades. O Fundo de Participação dos Municípios (FPM), retorno de impostos federais, já era apontado por nós (em pesquisa anterior), como “a grande alavanca dos desmembramentos recentes”, o que possibilitava “às comunidades que não tinham seus interesses atendidos, gerir-se com autonomia, quando emancipadas”⁷⁰. Da mesma forma, avaliávamos que a simples fragmentação territorial ou a autonomia político-administrativa não necessariamente traria o desenvolvimento para a comunidade como um todo. Fundamental era a sociedade construir uma visão de desenvolvimento⁷¹. Havia uma grande mobilização social em torno da emancipação político-administrativa de um lugar e o contexto histórico mais amplo (no qual ela se dava) do Estado ou do País, o que acabava empurrando e aumentando o processo de mobilização social para um nível regional. Esse “clima” era reforçado quando existia uma função ou sentimento comum para a região. Uma das bandeiras mais comuns apontadas pelas comissões de emancipação era a necessidade urgente de ligação rodoviária asfaltada para o acesso dessas comunidades “às vias da modernização”.

No Rio Grande do Sul, os interesses corporativos e as organizações representativas da sociedade e do litoral norte iniciam, concretamente, um processo de “emancipação” desses lugares, buscando *seu espaço*, ou, talvez, *um lugar* no processo de modernização regional.

parcial de pesquisa intitulada “O papel dos Macrossistemas Técnicos (rodoviário e energético) na Fragmentação do Território Brasileiro” (2003) financiado pelo CNPq.

70 AGUIAR, Marcos Daniel S. de. Os Processos Sociais na Fragmentação Político-Administrativa do Rio Grande do Sul. Trabalho de Conclusão do Curso de Bacharelado em Geografia, PUCRS, 1992. p. 44.

71 Id. Ibidem. p. 69.

Desde sua criação, em 1965, o município de Tramandaí dividia com Torres (criado em 1878)⁷² o privilégio de ter sua sede localizada junto à orla do mar. Por quase vinte anos, o arranjo espacial regional, a rede urbana e a situação político-administrativa mantiveram-se inalteradas.

Nas décadas de 1980 e de 1990, o número de municípios no litoral norte cresceu exponencialmente.

Foi marcante, no início, a criação dos municípios de Capão da Canoa e Palmares do Sul, desmembrados de Osório em 1982. Com a perda dessas duas áreas, Osório fica apenas com uma estreita faixa litorânea entre Tramandaí e Capão da Canoa. Teria sido exigência nas negociações políticas entre os atores locais e lideranças regionais a permanência de algum território junto ao mar, ou melhor, alguma área de balneário marítimo para o “município-mãe”.

É mister registrar que, no mesmo ano, outra área sediada no litoral, representada até então pelos municípios de São José do Norte e Mostardas, limítrofe ao denominado *litoral setentrional do RS*, evidenciou outra particularidade a qual julgamos importante para a formação de nosso contexto da região. O pequeno distrito de Tavares, localizado na exígua faixa de terra entre o mar e a laguna dos Patos, emancipa-se de Mostardas. A esta época, os recém criados municípios de Palmares e Tavares, bem como a antiquíssima localidade de Mostardas não tinham acesso pavimentado que os conectasse com a principal rodovia na região – no caso a RS – 040. Nessa estreita faixa, o único acesso rodoviário de conexão à capital ficou largamente conhecido por *Estrada do Inferno*. Como o próprio nome sugere, a situação da via era de grandes dificuldades para o trânsito. A condição natural da área, de areais e porções alagadiças; e a econômica, de produção secundária no contexto regional, não inspiravam os governos a investir na(s) infra-estrutura(s) necessária(s) a esta parte do litoral, apesar de constituir uma importante região produtora de cebola. “Ao sul de Mostardas, essa estrada se transforma num

72 O município de Torres foi criado duas vezes. A primeira, em 1878. Foi extinto em 1887 e novamente criado em 1890.

caminho, arduamente mantido no limite dos avanços das águas e das areias”⁷³ Por muitos anos, essa área teve uma condição de profundo isolamento social e econômico no Rio Grande do Sul, apesar desse trecho já estar contemplado no Plano Rodoviário de 1956 como início da BR-101⁷⁴.

Na segunda metade da década de 1980, desmembraram-se os balneários de Arroio do Sal, Cidreira e Imbé (1988). Nesse mesmo ano, as localidades de Três Cachoeiras e Terra de Areia também garantiram sua emancipação. Estas duas localidades inauguram a fragmentação das áreas rurais de Torres e Osório, respectivamente. As cinco localidades, emancipadas em 1988, caracterizavam-se por constituírem núcleos urbanos consideráveis, observadas suas peculiaridades de serem praias antigas e tradicionais da sociedade gaúcha, no caso das primeiras, ou de estarem localizadas numa área formada à beira de uma grande rodovia, a BR – 101, mas sua principal atividade econômica provinha do meio rural. A situação político-administrativa em 1990 e o sistema rodoviário de então estão ilustrados na figura a seguir:

73 FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA. Plano Integrado para o Desenvolvimento do Litoral Norte do Rio Grande do Sul : diagnóstico geral. v. 3. Porto Alegre: 1975. p. 13.

74 Cfme. A. RUCKERT (2003). Op. cit. O Plano Rodoviário de 1956, na gestão de Juscelino Kubitschek, já previa o trecho de Rio Grande ao Rio de Janeiro, como um dos troncos principais no sul do país: a BR-101. O trecho entre São José do Norte e Osório faz parte dessa rodovia federal, que até a atualidade possui o status de rodovia estadual transitória: denominada RST – 101. Ou seja, delegada ao Estado a sua gestão.



MAPA 7: Litoral Norte: principais ligações rodoviárias - 1990

Fonte: DAER, 2003.

Em 1992, foi a vez do balneário Xangri-lá emancipar-se de Capão da Canoa (possuíam áreas urbanas contíguas). A sede do “município-mãe” já se caracterizava pela verticalização de suas unidades habitacionais, com a intensa construção de edifícios e de alguns centros comerciais, enquanto Xangri-lá representava os interesses sociais e territoriais do balneário de Atlântida, lugar onde se concentram as casas com padrão de construção elevado em terrenos de dimensões maiores, pertencentes às classes mais abastadas. O distrito de Maquiné, situado no vale do rio de mesmo nome, no mesmo ano desmembra-se de Osório. Junto com Três Forquilhas e Morrinhos do Sul amplia o número de municípios na característica zona rural da região.

Em 1995, a antiga colônia São Pedro de Alcântara torna-se município com o nome de Dom Pedro de Alcântara. A *praia do Pinhal* engrossa mais o número de unidades político-administrativas da orla, desmembrando-se de Cidreira naquele mesmo ano, com o nome de Balneário Pinhal; além de Capivari do Sul, núcleo urbano emancipado de Palmares do Sul, situado no entroncamento da RS – 040 com a RST -101. Também em 1995, Santo Antônio da Patrulha perde a área rural de Caraá. Por fim, Itati, emancipado em 1996 de Terra de Areia, fecha o atual conjunto de municípios do litoral norte.

No seguinte fluxograma geral, apresentamos o processo de emancipações político-administrativas do litoral norte, desde os municípios pioneiros (em cor cinza) nessa vasta região. O ano de emancipação identificará o período ao qual está relacionado o contexto em que se deram tais processos de fragmentação territorial. As linhas que unem as “caixas” exprimem a cedência de áreas para a formação dos novos municípios.

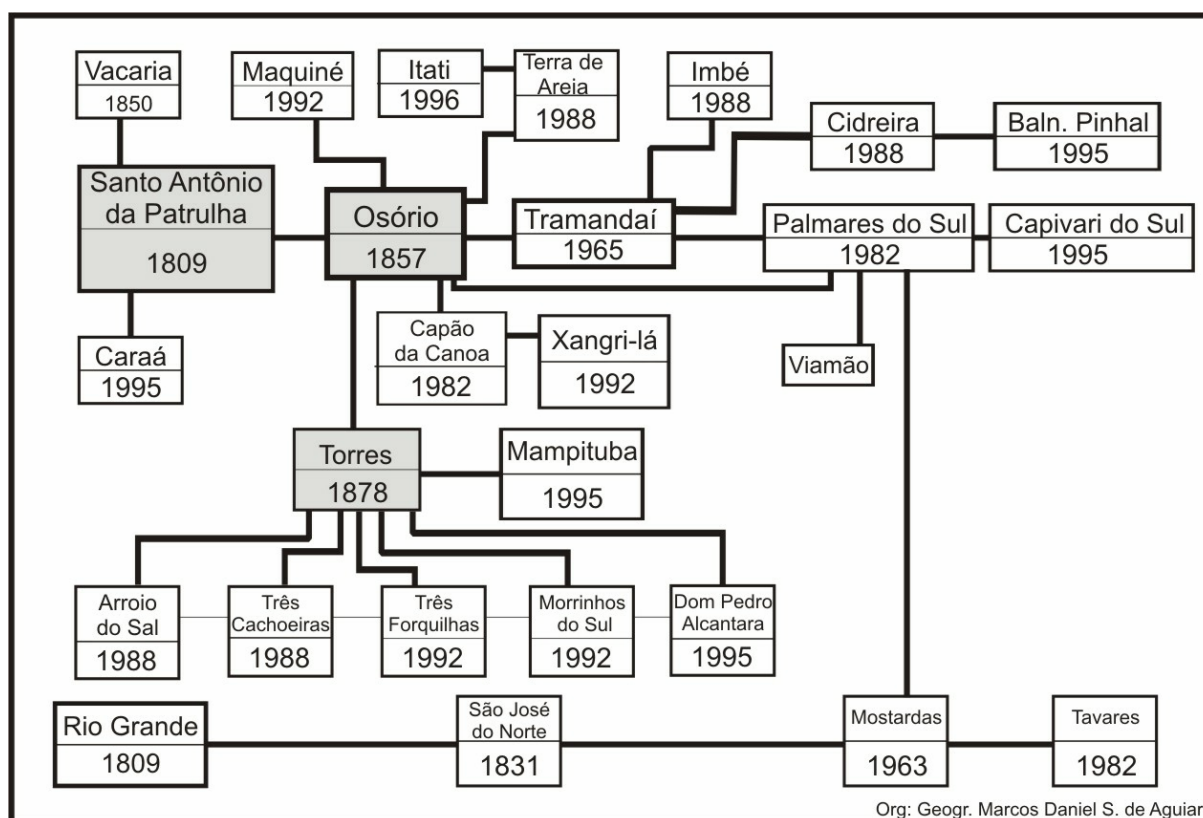


FIGURA 4: Fluxograma das emancipações do litoral norte

A maioria dos atuais municípios do litoral norte do RS foi criada nos anos 80 e 90 do século passado, período que consideramos como consolidação da modernização (rodoviária e de comunicações) na região. O processo emancipatório de comunidades expressou mais que desejos políticos locais, um movimento que visava ao desenvolvimento, ou, pelo menos a tentativa de inserção da região no mesmo. Tomamos esse processo, portanto, como um fato de dimensão regional e não manifestação de insatisfação local, simplesmente, pois o mesmo perseguia, em última análise, a modernização dos diferentes locais e da região conjuntamente e não, de um local ou de um núcleo isoladamente. No contexto desse processo, os movimentos buscavam superar o atraso da região com a criação de municípios. Dentre diversas justificativas, a falta de acesso rodoviário, era apresentada como uma das principais reivindicações das comunidades. Ainda que praticamente todos os balneários possuíssem acesso asfaltado, algumas comunidades da região não o possuíam, transformando-se a insatisfação em reivindicação local, defendida

regionalmente. Boa parte da zona rural da região, por possuir população considerável, passava a também demandar as funções urbanas, e as estradas propiciavam a ligação dessas localidades com o “centro”, apresentando uma necessidade de organização regional.

Esse novo conjunto de cidades na região só era possível de existir, porque havia uma rede técnica fundamental que as ligava: a rodoviária. Apresentamos, abaixo, o mapa com a situação político-administrativa e o sistema rodoviário da região em 2000:



MAPA 8: Litoral Norte: principais ligações rodoviárias - 2000

Fonte: DAER, 2003.

Queremos ressaltar que as emancipações não corroboram uma solidariedade regional, direta e simplesmente. A modernização *“per si”* carrega uma disputa entre os lugares para ver quem a alcança primeiro, alertando cada grupo social-local inserido nesse processo a tirar vantagens econômicas para o seu próprio desenvolvimento.

Existe uma competição entre os lugares que, uma vez separados, podem exercitar sua própria vontade social ou procurar estabelecer sua própria função regional, e, para isso, poder produzir o espaço com mais autonomia é fundamental.

Todo o processo de emancipações foi importante para a organização social nesses municípios, mesmo que os interesses sociais tenham sofrido influências externas. Observá-lo como um fato político-social marcante e de repercussão regional naquele espaço é que tomamos o mesmo. É provável que esses movimentos surgiram em um momento de mudança no paradigma de desenvolvimento da região, onde os novos espaços (voltados a atividade de lazer e do veraneio) começaram a ser concebidos, planejados e executados tanto pelo poder público como pela iniciativa privada.

A velha representatividade da tradição agrícola, setores da sociedade com expressão local, (como Sindicatos e Associações Rurais ou os Sindicatos de Trabalhadores Rurais), passava a dar espaço aos setores comprometidos com a transformação econômica em torno das atividades voltadas ao comércio, indústria e serviços. Esses setores conseguiam reunir seus interesses em torno de uma representação e de uma ação de caráter regional. O Sindicato dos Hotéis, Bares, Restaurantes e Similares do Litoral Norte e a Associação dos Municípios do Litoral Norte do RS são exemplos de entidades que atuam com um objetivo claramente supralocal e buscam a organização técnica de um espaço regional ou a sua modernização. O primeiro, de origem privada, agrega os empresários do ramo que é responsável por toda a atividade econômica de suporte ao “consumo do lugar”, como hospedagem, alimentação e lazer na região; a segunda, por sua vez, representante do poder público,

surgiu através da iniciativa dos prefeitos da região por ocasião de um encontro dos municípios originários de Santo Antonio da Patrulha, na cidade de Canela no ano de 1996, e que sentiram a necessidade de um órgão que pudesse coordenar e auxiliar os municípios em suas necessidades globais e, ao mesmo tempo, buscar junto aos organismos públicos, Estadual e Federal, uma maior representatividade⁷⁵.

Tal ocasião e sentimento geraram para a entidade de municípios criada, um sentido de “lutas” e certa identidade regional.

Além disso, essas entidades também acabaram sendo mediadoras de conflitos de interesses na região. O(s) lugar (es), alvo(s) de qualquer investimento econômico ou impacto no meio, desperta(m) o interesse de diversos atores, públicos e privados, governamentais e não-governamentais, que passam a atuar sobre um espaço ou região, sendo necessária a implantação de entidades ou instâncias mediadores(as) desses conflitos. Além de mediadoras, podemos considerá-las também como possuidora de seus próprios interesses e, portanto também procuram intervir no campo de decisões de sua própria influência.

Assim, alguns novos atores estabelecem-se na tessitura social regional. Empresários dos ramos comercial, da construção civil, imobiliário, e prestadores de serviços, somam-se aos antigos proprietários de terras, aos descendentes de colonos e aos velhos políticos locais. Vários desses novos atores lideraram comissões de emancipação, ou mesmo confundiam-se com os atores anteriores. A descendência e a tradição agrícola pautada pela propriedade da terra e dos meios de produção caracterizavam muitos desses novos atores, agora comerciantes e empresários nos núcleos urbanos, nas cidades litorâneas, e invariavelmente ligados à política local/regional.

Esses novos atores foram identificados, através de nossa atividade profissional, desde 1988, na Divisão de Geografia e Cartografia da Secretaria de Agricultura e Abastecimento, órgão estadual para onde convergiram os processos de fragmentação territorial para análise técnica, após credenciamento de comissões pela Assembléia Legislativa. O contato através de reuniões e audiências, com as comissões e seus presidentes, vice-presidentes, secretários, bem como lideranças

75 Disponível em <www.litoralnorters.com.br/amlinorte>.

de cada comunidade foram constantes. No momento de verificação ou de ajustamento das divisas dos municípios, ocasião em que se fizeram necessários alguns trabalhos de campo, os interesses comuns e a “representatividade” dessas lideranças, de autoridades municipais ou da própria população vinham à tona e eram revelados.

A divisão do território em unidades municipais, a princípio, pode não ajudar ou comprometer as formações regionais, pois ela não é uma exigência que parte dos cidadãos comuns, mas dos setores econômicos exigentes de condições “sociais” ou do capital social para apoiar capitais privados novos. Esse movimento é a dinâmica do processo de mobilização/emancipação das comunidades e sua ressonância na(s) região(ões).

Ao que se conclui, portanto, que o espaço do litoral norte do Rio Grande do Sul foi dirigido pelos dos setores produtores da urbanização dos balneários, no contexto regional. Dentro de uma visão pautada pela intensidade das intervenções técnicas, pode-se dizer que a construção do espaço na região, até este momento, é a construção do espaço para o lazer ou para o ócio. Espaço do turismo e da segunda residência. Outro espaço social, que se forma com a *mão do homem* cada vez mais constante, onde se apresentam novos interesses sociais nesta construção regional.

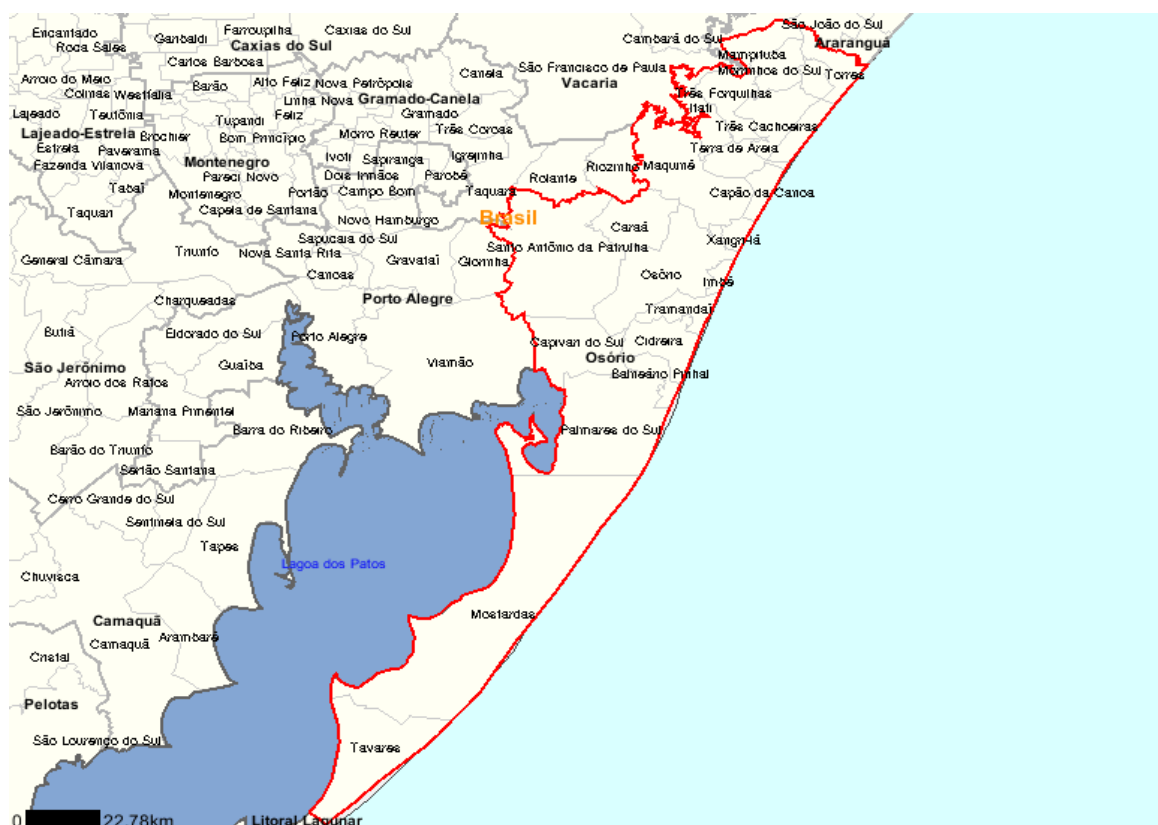
3 O NOVO ESPAÇO REGIONAL: QUESTÕES PARA O DESENVOLVIMENTO

A Constituição Federal (1988), no § 3º do art. 25, transferiu para os Estados a competência de instituírem regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões. Ou seja, determinou aos Estados a elaboração de suas próprias divisões regionais, assim como suas formas de gestão.

Em 1990, o IBGE resolveu rever a divisão regional do Brasil e definir “novos agregados espaciais”, pois avaliou que a dinâmica do processo de desenvolvimento capitalista deu-se de forma desigual na organização espacial¹. Outra razão contribuiu para essa revisão: o intenso processo de criação de municípios que o País vinha atravessando.

O litoral setentrional do RS, constituído ou agregado de “forma homogênea”, perdia seus critérios balizadores originais e, além disso, o IBGE, volta-se para a definição de microrregiões geográficas - esse foi o nome adotado -, pois agora os elementos que as definiam eram a estrutura da produção e a interação espacial. A estrutura da produção para a identificação das microrregiões é considerada em sentido totalizante, constituindo-se através da produção propriamente dita, distribuição, troca e consumo, incluindo atividades urbanas e rurais. Mesorregiões foram identificadas a partir do processo social como determinante; o quadro natural como condicionante e a rede de comunicação e de lugares, como elemento da articulação espacial. Dessa forma, definiu-se a mesorregião de Porto Alegre, a qual era constituída, entre outras, pela microrregião geográfica de Osório. Suas microrregiões geográficas limítrofes são as de Araranguá, em SC; de Vacaria; de Gramado - Canela e de Porto Alegre. O mapa seguinte destaca a microrregião, de Osório, dentro do perímetro em vermelho.

1 IBGE. Divisão Regional do Brasil em Mesorregiões e Microrregiões Geográficas. v. 1, 1990. p. 7.



MAPA 9: Microrregião Geográfica de Osório

Fonte: IBGE, 2002

Para a escolha do nome das microrregiões, o primeiro critério levado em conta foi o “aporte tradicional: denominação do município mais tradicional ou antigo e que tenha expressão na articulação do espaço”². Mas o município mais antigo do litoral não é Santo Antônio, poderíamos perguntar? Efetivamente o é. Entretanto, desde a construção da *free-way*, Osório ganhava mais espaço na rede de pontos e conexões da dinâmica regional. Localizado praticamente no centro geográfico da mesma e com acesso rodoviário maior e mais qualificado em relação ao seu município-mãe, começa a ganhar a instalação de “sedes regionais” de serviços públicos, como educação, saúde, estradas, segurança, justiça, benefícios sociais e serviços cartoriais. Para lá, portanto, moveu-se o fluxo de autoridades municipais, organizações, empresas e de cidadãos, em geral, que buscam tais serviços. Para efeito dos estudos, bem como agregado espacial para a divulgação de estatísticas da instituição, a microrregião é criada com treze municípios, incluindo Santo Antônio da Patrulha e Tavares, este, no extremo sul da região³. De acordo com os censos oficiais, em 1991 a microrregião tinha 221.991 habitantes e em 2000. 285.788 habitantes, demonstrando acelerado crescimento superior a 2,8% nesse período⁴.

3.1 AGLOMERAÇÃO COMO PRODUTO DA MODERNIZAÇÃO

A Constituição do Rio Grande do Sul (1989) previu também, em seu artigo 16, a instituição de categoriais espaciais, que são, segundo o texto constitucional, “constituídas por agrupamento de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum”. Tratam-se das aglomerações urbanas. Com a finalidade de dar atendimento a essa determinação constitucional, a então Secretaria de Estado do Planejamento Territorial e Obras Públicas - SPO reuniu ainda em 1992 as secretarias-executivas do CEDU e do CODEL⁵ a fim de desenvolver o estudo **Aglomerações Urbanas do Rio Grande do Sul**.

2 Id. ibidem. p. 11.

3 Até o momento, essa é a divisão oficial do IBGE. Atualizações foram feitas posteriormente, conforme emancipações, de acordo com o município-mãe.

4 Censo Demográfico 1991 e 2000. IBGE.

5 Esses dois conselhos foram extintos por ocasião da criação dos COREDES.

Faz-se mister resgatar esse estudo, pois seus resultados, pioneiros no Estado, balizaram várias ações futuras do poder público na região que nos ocupa.

Coordenado pela geógrafa Anelisa Damiani, o estudo teve como objetivos identificar e caracterizar as aglomerações urbanas existentes no Estado, bem como definir as funções públicas de interesse comum. As aglomerações urbanas foram identificadas como formas de concentração urbana abaixo do nível metropolitano, podendo apresentar espaço urbanizado contínuo ou não. O estudo baseou-se na resolução do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano – CNDU – no qual as aglomerações seriam “constituídas por municípios que fazem parte da mesma comunidade sócio-econômica, com vistas à realização do planejamento integrado, disciplina do uso do solo e execução dos serviços de interesse comum desde que:

- Tivessem população urbana mínima de 200.000 habitantes;
- Apresentassem continuidade da malha urbana entre pelo menos dois municípios que a integrem, ou extravasamento da malha urbana de um município sobre o outro;
- Demandassem tratamento integrado de serviços de interesse comum;
- Registrassem intensos fluxos intermunicipais comprovados com deslocamento diário de pessoas;
- Outros requisitos peculiares ⁶.

Inicialmente, foram selecionados onze conjuntos de municípios que pertenciam à mesma comunidade sócio-econômica. A distância máxima entre duas sedes seria de 30 km, e essas deveriam apresentar tendência à continuidade da malha urbana. Também foram incluídas cidades da Argentina e do Uruguai que fazem fronteira com outras no Rio Grande do Sul.

Entre os grupos de municípios possíveis estudados para se constituírem em aglomerações urbanas, encontrava-se Arroio do Sal, Capão da Canoa, Cidreira, Imbé, Osório, Palmares do Sul, Terra de Areia, Torres e Tramandaí, todos situados no litoral norte gaúcho.

⁶ CONSELHO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO. Resolução nº 029, de 13/11/1984.

Feitos os levantamentos e análises, o estudo concluía que no Estado havia uma grande aglomeração urbana situada na região de Caxias do Sul e Bento Gonçalves (denominada de Nordeste – com dez municípios); Pelotas e Capão do Leão poderiam ser consideradas como tal, uma vez que apresentaram várias das características dos indicadores selecionados.

Sobre o litoral norte, assim concluía:

O Litoral Norte foi considerado uma aglomeração urbana especial porque a faixa litorânea forma grande conurbação que, durante três meses do ano, comporta aproximadamente um sexto da população do Estado, acarretando uma série de problemas que necessitam de ações integradas para solucionar-los. Compõem a aglomeração urbana do Litoral Norte as áreas balneárias de Arroio do Sal, Capão da Canoa, Cidreira, Imbé, Osório, Palmares do Sul, Terra de Areia, Torres e Tramandaí.⁷

Entretanto, não foi instituída oficialmente a aglomeração urbana – AU - do Litoral Norte, sendo criadas apenas a AU do Nordeste e a AU de Pelotas-Capão do Leão.

No início dos anos de 1990, já se encontrava consolidado no litoral norte uma grande área conurbada, em boa parte da extensão da orla oceânica. Em 2000, tais municípios assumiam grande parte de suas rendas vinculadas ao setor de serviços. Osório e Santo Antônio adquirem características como as áreas mais industrializadas da região.

Aqueles municípios situados na encosta da Serra Geral, de forte renda agrícola proveniente, em grande parte, da produção de banana e abacaxi⁸, têm nesse setor sua maior riqueza econômica. Esses municípios possuem, em muitos casos, a maioria de sua população vivendo no meio rural.

Podemos perceber tais situações na tabela a seguir:

7 SECRETARIA DO PLANEJAMENTO TERRITORIAL E OBRAS. Aglomerações Urbanas no RioGrande do Sul. SE/CEDU. SE/CODEL. Porto Alegre, 1992. p. 24

8 Entre os dez municípios maiores produtores de banana do RS, dez se encontravam no litoral norte. Entre os dez municípios maiores produtores de abacaxi do RS, oito situavam-se no litoral norte. In: Pesquisa Agrícola Municipal. IBGE, 2000.

TABELA 3: População absoluta total, pop. relativa por situação de domicílio e valor agregado bruto, por município da microrregião de Osório – 2000/2001

	MUNICÍPIO	POP. TOTAL (hab)	URB (%)	RUR (%)	V.A.B. AGROP (%)	V.A.B. IND (%)	V.A.B. SERV (%)
1	Arroio do Sal	5.273	95,58	4,42	2,24	1,9	95,86
2	Balneário Pinhal	7.452	95,54	4,46	3,81	7,52	88,68
3	Capão da Canoa	30.498	99,46	0,54	0,95	0,78	98,28
4	Capivari do Sul	3.107	77,66	22,34	41,05	24,44	34,51
5	Caraá	6.403	7,36	92,64	24,83	15,82	59,35
6	Cidreira	8.882	95,81	4,19	3,58	0,44	95,97
7	Dom Pedro de Alcântara	2.636	26,59	73,41	19,16	0,91	79,93
8	Imbé	12.242	97,25	2,75	0,31	0,4	99,29
9	Itati *	2.836	*	*	44,04	2,32	53,64
10	Mampituba	3.106	5,92	94,08	58,51	0,21	41,28
11	Maquine	7.304	26,36	73,64	13,85	4,43	81,73
12	Morrinhos do Sul	3.533	19,81	80,19	44,69	0,12	55,19
13	Mostardas	11.658	60,29	39,71	61,38	3,99	34,63
14	Osório	36.131	84,87	15,13	4,68	16,83	78,49
15	Palmares do Sul	10.854	83,78	16,22	35,31	9,24	55,45
16	Santo Antônio da Patrulha	37.035	63,41	36,59	15,29	35,45	49,27
17	Tavares	5.432	48,74	51,26	62,37	7,38	30,25
18	Terra de Areia	11.453	44,29	55,71	12,99	6,15	80,86
19	Torres	30.880	89,24	10,76	4,48	3,21	92,31
20	Tramandaí	31.040	95,64	4,36	0,8	0,55	98,65
21	Três Cachoeiras	9.523	49,68	50,32	30,86	7,21	61,92
22	Três Forquilhas	3.239	8,24	91,76	25,7	2,95	71,35
23	Xangri-lá	8.197	93,01	6,99	0,89	0,59	98,52

* Município criado em 1996. Dado não disponível.

Fonte: IBGE, Censo 2000

Fundação de Economia e Estatística, 2001

Analisando os dados acima expostos, observa-se que, dos vinte e dois municípios listados, oito tem mais da metade da população vivendo no meio rural e, outros oito possuem altas taxas de urbanização (> que 89%). O Valor Adicionado Bruto (VAB)⁹, dá-nos a idéia da riqueza econômica de cada setor de atividade em cada município. Assim, no conjunto da região, temos o seguinte quadro sócio-econômico:

No primeiro grupo, estão os municípios de Caraá, Dom Pedro de Alcântara, Mampituba, Maquiné, Morrinhos do Sul, Terra de Areia, Três Cachoeiras e Três Forquilhas. Situam-se em sítio privilegiado, entre a região de lagoas e a encosta da Serra Geral, cortados pela BR-101 ou muito próximos a ela, e desempenham (como

⁹ O Valor Adicionado Bruto tem a função de divulgar e identificar o valor da riqueza gerada e como essa riqueza foi distribuída entre os diversos setores que contribuíram, direta ou indiretamente, para a sua geração. O Valor Adicionado constitui-se da receita de venda deduzida dos custos dos

uma de suas principais funções) o papel de fornecedores de hortigranjeiros aos centros urbanos, inclusive da Região Metropolitana de Porto Alegre. Três Forquilhas, por exemplo, tem se destacado na produção de cenouras, uma das maiores do Estado. O município de Itati, emancipado de Terra de Areia, provavelmente herdou do município-mãe, o fato de a maior parte de seus habitantes residirem no meio rural. Nos meses de verão, tem se implantado diversas feiras nas praias, o que vem garantindo a continuidade e o aumento da produção (àquela época do ano), devido à maior presença de pessoas nas praias.



FOTOGRAFIA 14: Cultivo de hortigranjeiros no vale do rio Três Forquilhas. Itati, 2005.

Fotografia do Autor.

O segundo grupo, formado por municípios de população praticamente urbana, é constituído por Torres, Arroio do Sal, Capão da Canoa, Xangri-lá, Imbé, Tramandaí, Cidreira e Balneário Pinhal. Tais municípios localizam-se à beira-mar, sendo responsáveis pelo acolhimento de verdadeira migração temporária durante o verão. Constituem os principais centros urbanos balneários, onde ocorrem grandes transformações nas cidades: o comércio e a prestação de serviços em geral, por exemplo, ampliam-se consideravelmente nessa época.

Um terceiro grupo de municípios pode ser definido a partir de características tão marcantes quanto a dos municípios anteriores: os extremos da situação da população de acordo com o local de sua residência, urbana ou rural, e, além disso, pela relativa harmonia que há entre essa população e o desempenho do agregado bruto por setores. Entretanto, tomando-se a estrutura fundiária dos municípios da região (ver tabela abaixo), esses municípios apresentam um número maior de médias e grandes propriedades rurais. Assim, este grupo é constituído pelos municípios de Santo Antônio da Patrulha, Osório, Capivari do Sul, Palmares do Sul, Mostardas e Tavares. Todos esses possuem forte tradição na rizicultura, e o beneficiamento de arroz é responsável por boa parte do sucesso das economias locais. Os municípios de Osório, Mostardas e Palmares do Sul, que possuem balneários de pequeno porte, com menos infra-estrutura que os demais, têm sua sede municipal localizada distante à orla marítima propriamente dita, fazendo com que não dependam exclusivamente da temporada de verão. Em Mostardas, nos últimos anos, além da pecuária extensiva e da cultura do arroz, tem havido grande incremento na produção de madeiras a partir do plantio, em grandes extensões de área de florestas de *pinus* e eucalipto. Ultimamente, em função do aumento do interesse ecológico e da proximidade com o Parque Nacional da Lagoa do Peixe – importante local de parada de aves migratórias em sítio particular da restinga de São José do Norte - começa a surgir pequenas estruturas voltadas à recepção e acomodação de turistas. Recente iniciativa entre poderes públicos estabeleceu roteiros de ecoturismo entre Capivari do Sul, Palmares do Sul e Mostardas, o que também têm trazido alternativas econômicas para a população residente nesses municípios.

TABELA 4: Estrutura fundiária dos municípios da microrregião de Osório

	MUNICIPIO	Nº de estabelecimentos	Área total (ha)	Propriedades de 100 ha a - 1.000 ha	Área total (ha)	% total
1	Arroio do Sal	66	4.083	13	2.185	53,51
2	Balneário Pinhal*					
3	Capão da Canoa	41	4.510	8	2.500	55,43
4	Capivari do Sul*					
5	Caraá*					
6	Cidreira	116	18.860	28	9.068	48,08
7	Dom Pedro de Alcântara*					
8	Imbé	11	1.722	5	1.591	92,39
9	Itati *					
10	Mampituba*					
11	Maquine	633	17.291	24	5.091	29,44
12	Morrinhos do Sul*					
13	Mostardas**	605	107.354	148	46.931	43,72
14	Osório***	478	33.006	60	15.324	46,43
15	Palmares do Sul****	473	80.218	118	35.881	44,73
16	Santo Antônio da Patrulha	2.939	79.726	124	34.871	43,74
17	Tavares*****	1.119	36.671	92	16.449	41,46
18	Terra de Areia	1.248	19.445	15	3.005	15,45
19	Torres	896	10.870	5	675	6,21
20	Tramandaí	72	6.110	12	3.345	54,75
21	Três Cachoeiras	941	9.885	5	603	6,1
22	Três Forquilhas	502	10.619	9	1.589	14,96
23	Xangri-lá	28	3.737	15	3.298	88,25

* Municípios criados no mesmo ano de realização do censo, portanto não possuem estes dados.

** Se levarmos em consideração também as áreas maiores que 1.000 ha a percentagem sobre a área total sobe para 88,95%.

*** Se levarmos em consideração também as áreas maiores que 1.000 ha a percentagem sobre a área total sobe para 73,22 %.

**** Se levarmos em consideração também as áreas maiores que 1.000 ha a percentagem sobre a área total sobe para 85,39%.

***** Se levarmos em consideração também as áreas maiores que 1.000 ha. a percentagem sobre a área total sobe para 55,87%.

Fonte: IBGE -Censo Agropecuário, 1995-1996 – adaptado.

A imprensa cada vez mais apresenta informações sobre a região, colocando “a qualidade de vida, considerada satisfatória; a distância e o tempo de deslocamento entre a capital, relativamente curto; a melhora da oferta de produtos e serviços e a instalação de universidades têm sido as principais causas das elevadas taxas de urbanização, concomitantemente ao crescimento econômico na região”¹⁰. Matérias jornalísticas desse tipo indicam que há mudanças significativas em tal região e que a sociedade, cada vez mais, volta-se para observá-la com mais interesse (ver anexos 4, 5 e 6).

Por outro lado, pesquisa do IBGE, de 2005, explicava as taxas de crescimento do litoral: “Um dos motivos dessa perda de habitantes foi a migração para municípios do litoral norte, que acumulam elevação populacional superior a 4% ao ano. As cidades litorâneas comporão, em curto espaço de tempo, a nova região urbana do Rio Grande do Sul, argumenta Ademir Koucher, supervisor de documentação e disseminação de informações do IBGE”¹¹.

Pode-se entender diversos elementos da economia regional, bem como os espaços resultantes das atividades nele instaladas - geralmente mais presentes nas áreas urbanas - através das economias de aglomeração. A especialização de certos espaços, “pode ser uma rua de um bairro, um bairro de uma cidade, uma cidade de uma região, ou uma região de um estado, em uma atividade particular”¹² configura uma aglomeração.

Estas economias podem possibilitar ou aumentar o grau de contatos da região com outras áreas pois têm entre as suas características iminentes uma certa *especialização territorial* das suas atividades econômicas. E, da mesma forma, receber o interesse de outras áreas e setores econômicos. Localizadas em determinado lugar, cidade ou região, atividades econômicas podem então apresentar maior competitividade entre outras regiões, por exemplo. O turismo e as atividades em torno da prática do veraneio, talvez, sejam as atividades econômicas que mais dão sustentação a idéia de economia de aglomeração, em nossa região de estudo.

Julgamos necessário estabelecer alguns pressupostos, para demonstrar, a verdadeira dinâmica desta atividade em regiões litorâneas. Valemo-nos mais uma vez, das colocações de Joan-Eugení Sánchez sobre a dinâmica territorial de atividades produtivas no turismo de litoral:

10 Temporada durante todo o ano no litoral – infra-estrutura e aumento da população mudam as praias no norte do Estado, que deixam de ser apenas locais de veraneio. Zero Hora, Porto Alegre, p. 4-5, 23 set. 2002.. Reportagem Especial.

11 Estabilizado o processo migratório no Estado. Correio do Povo, Porto Alegre, p. 13, 22 maio 2005.

12 PAIVA, Carlos Águedo. Aglomerações, arranjos e sistemas produtivos locais: o que são, como se diferenciam e quais as políticas mais adequadas ao seu desenvolvimento? Redes, Santa Cruz do Sul - RS, v. 10, n. 3, 2005.p.10

O turismo de litoral aparece quando se dá a valoração social de certos meios físicos. Dentro de uma perspectiva geográfica o interessante a destacar é que a base do turismo de litoral atual se fundamenta no uso de algumas características físicas reunidas em um território concreto, o qual passa assim a converter-se em espaço de ócio. [...] A valoração social destes espaços, deve ser acompanhada da possibilidade de serem usados. Quando passa a ser massivo, será o momento no qual as transformações do espaço também serão massivas, mediante uma atuação intensiva sobre o território¹³.

Para um entendimento mais apurado do turismo de litoral como atividade econômica o autor ainda esclarece:

Portanto, é a partir do momento em que se dá a conjunção de três fatores, a saber: a disponibilidade de tempo livre, as condições econômicas e os meios técnicos para percorrer grandes distâncias, quando se chega à possibilidade de sua exploração econômica. [...]

A incorporação do espaço de ócio ao processo econômico implica a configuração de uma atividade produtiva que o transforme em mercadoria. [...].

Aproveitam-se simultaneamente suas características como meio e como recurso – que se tornam meio de produção – ao tempo em que se requer sua funcionalização através da produção de espaços e instalações complementares para que o turista possa usar in situ dito espaço físico.

Se isto se produz em uma sociedade capitalista, a utilização do espaço turístico adquire características específicas que passam pela propriedade privada do espaço produtivo e sua mercantilização¹⁴.

O turismo, como atividade econômica, requer um espaço que seja passível de uso para tal fim. Geralmente associado à presença de recursos naturais, o motivador para o desfrute do consumidor, a atividade em si não se dá no consumo da praia, do Sol, das dunas ou da vegetação preservada propriamente ditas, mas sim da estrutura que permite esse usufruto, tais como acomodações, alimentação, transporte. Deve-se produzir determinado espaço para sua consecução. Portanto, o turismo requer, segundo Sanchéz, que determinados produtos e atividades sociais sejam mercantilizados, ou, virem mercadorias em si. Dessa maneira, o papel da iniciativa privada e dos poderes públicos na conjunção de fatores que criem tais condições revela-se por demais importante, para perceber a dimensão espacial que se dá a tais atividades. A concentração delas numa determinada área ou região

13 SANCHÉZ, Joan-Eugeni. Op. cit. p. 219-220.

14 Id. ibidem. P. 221

suporta importantes economias externas, mesmo que sejam ainda baseadas em forte sazonalidade.

Um primeiro estudo, realizado pela METROPLAN em 2000, revelava alguns argumentos sobre a organização regional e a possibilidade (e necessidade) da região abrangida pelo litoral norte ser institucionalizada como aglomeração urbana. Diagnosticava que o veraneio era o principal uso da planície costeira do Litoral Norte e a ocupação da região era sustentada basicamente pelos serviços de apoio ao veranista, pela construção civil e por uma pequena indústria moveleira. Além disso, justificava:

Acredita-se que a fragilidade do meio ambiente e os crescentes índices de urbanização e de população estão a exigir uma ação mais direta dos governos estadual e municipais para que esta ocupação ocorra de modo ordenado e não cause maiores problemas sociais, econômicos e ambientais, contemplando adequadamente suas potencialidades¹⁵.

Com a finalidade de planejar e executar as funções públicas de interesse comum, finalmente, em 2004, é instituída a Aglomeração Urbana do Litoral Norte¹⁶ - AULINOR, composta por vinte e um municípios. Depois da Região Metropolitana de Porto Alegre, é a maior aglomeração urbana do Estado em extensão total, área urbanizada e número de municípios. Previu-se um Conselho Deliberativo como forma de gestão da Aglomeração (ver anexo 1 - p. 158), a qual pela sua constituição (art. 3º) se formará outro fórum social, cujas decisões deverão incidir sobre a região. No mapa da página seguinte, visualizamos a atual situação dos municípios da AULINOR:

15 FUNDAÇÃO ESTADUAL DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO E REGIONAL – METROPLAN. O Litoral Norte: uma Aglomeração Urbana. Porto Alegre, 2000. Mimeografado.

16 Lei Complementar 12.100, de 27 maio 2004.



MAPA 10: Mapa da Aglomeração Urbana do Litoral Norte
 Fonte: METROPLAN, 2004.

3.2 O TEMPO DE UMA NOVA AGENDA SOCIAL

A partir do teor da nova Constituição Estadual, o governo de Alceu Collares cria em 1994 os Conselhos Regionais de Desenvolvimento, também chamados COREDES¹⁷, com a seguinte missão: *ser espaço plural e aberto de construção de parcerias sociais e econômicas, através da articulação política dos interesses locais e setoriais em torno de demandas específicas para o desenvolvimento das regiões do Rio Grande do Sul*. E com a seguinte visão: *articular os atores sociais, políticos e econômicos das regiões, inclusive colaborando para organizar os segmentos desorganizados, transformando-os em sujeitos coletivos capazes de formular suas próprias estratégias de desenvolvimento e, assim, serem construtores de seu próprio modelo de desenvolvimento regional*.

O Corede Litoral, como é denominado, é criado com praticamente o mesmo número de municípios da microrregião geográfica de Osório. A exceção, novamente foi Tavares, no limite da região, a qual preferiu ficar com o Corede Sul (região de Rio Grande/Pelotas). É interessante registrar que, durante o governo de Olívio Dutra (1999-2002), esse município passou a pertencer ao Conselho do Litoral. A luta e os interesses daquela porção da região estiveram sempre ligados à questão da estrada. No ano de 2001, a chamada *Estrada do Inferno* é finalmente pavimentada até Tavares, a partir do mecanismo de Orçamento Participativo, junto ao Corede Litoral.

Os Coredes tornaram-se a divisão regional oficial do Estado. Constituíram a instância de regionalização do orçamento estadual (art. 149 da Constituição do Estado). Os interesses de cada região começaram a ocupar espaço na política estadual, caracterizando claramente a formação de uma nova arena de discussões e decisões, pois, tentavam incidir sobre os investimentos ou estabelecer as prioridades regionais. A questão geral passou a ser *que região queremos?* Ou ainda, *qual o projeto de desenvolvimento da nossa região?*

17 Lei nº 10.283 de 17/10/1994.

Em 1996, foi criada a Associação dos Municípios do Litoral Norte – AMLINOR. Entidade de cunho eminentemente político, também procura influir nas decisões governamentais, ou mesmo mediar possíveis conflitos de interesse na região, como já mencionado. Trata-se de um outro fórum, o qual procura construir relações políticas não com a sociedade ampla e diretamente, mas com os governos, com organizações e com os atores mais influentes que desejam buscar algo na região. Trata-se de uma associação que tem levado essa prática adiante, o que é observável principalmente na relação com o governo estadual (mais próximo da sua esfera de ação). Como não poderia ser diferente, sua sede está em Osório, próxima a outras sedes do poder público de nível regional, onde procura desempenhar seu papel, ou exercitar suas influências.

Em 2002, o Corede Litoral decidiu entre outras demandas, criar os chamados Pólos de Inovação Tecnológica, que ainda estão em fase de implantação. O conjunto da sociedade civil, representado nos fóruns do Corede Litoral, já estabeleceu, porém, suas prioridades nas áreas de infra-estrutura e desenvolvimento. Vejamos algumas delas:

Implantar programas de apoio às pequenas e médias empresas, em nível estadual e local;

Criar condições de reinstalação e expansão de indústrias que não agredam o meio ambiente;

Expandir a capacidade energética e de telecomunicações na região;

Criar programas de saneamento básico;

Criar programas de lotes urbanizados e habitação popular;

Implantar incubadoras tecnológicas;

Implantar pólos de inovação tecnológica nas áreas de: indústria metal/mecânica; indústria moveleira; fruticultura; equipamentos de informática; malharia e confecções e turismo;

Implantar gasoduto como forma de alavancagem industrial na região;

Ampliar os molhes da Barra do Rio Mampituba e da Barra do Rio Tramandaí, facilitando a navegação;

Implantar cursos profissionalizantes no setor mecânico e moveleiro;

Criar e apoiar feiras de móveis e esquadrias; e

Implantar programa para a micro-indústria familiar ¹⁸.

Queremos destacar o fato de as decisões ou definições tomadas repercutirem em diversos níveis da organização social e política da região (e também fora dela), bem como despertarem o interesse de diversos atores sociais. Tal movimento, tomado no conjunto desses atores, pode consolidar ou mesmo transformar um espaço social.

Outros setores da sociedade mobilizam-se em torno de seus próprios interesses, para então se juntarem a outro fórum de representação regional. A paisagem mudara, o crescimento das cidades litorâneas era fato, e o que era percebido pelo senso comum da sociedade e do poder público eram os problemas ambientais decorrentes da intensa urbanização. Nas outras cidades da região, o fato se repetia, e nas zonas rurais, o uso intensivo de agrotóxicos em lavouras de arroz e nas plantações de banana e de abacaxi representavam constante aumento da contaminação dos recursos hídricos dos rios e lagoas mais próximas.

Constatava-se que as marcas da modernização iam paulatinamente, alterando o ambiente que circundava essa sociedade, alterando o espaço. Enfim, degradando o solo, a água e a vegetação, afetando a qualidade de vida da população residente. As preocupações ecológicas, grosso modo, vão crescendo em legitimidade, ou aparecem na nova agenda de desenvolvimento regional.

Além da intensa urbanização, o litoral, dentre suas tantas características naturais, tem na quantidade de recursos hídricos – a sua bacia hidrográfica - uma história e uma relação com a sociedade que ali vive.

A partir do estabelecimento da Política Estadual de Recursos Hídricos, (a lei nº 10.350, de 30/12/1994, regulamentou o artigo 171, da Constituição Estadual e instituiu o Sistema Estadual de Recursos Hídricos), abriu-se caminho à tendência de gestão estatal da água. Dois elementos que, crescentemente incorporados ao processo de gestão, revelam novamente a relação entre a sociedade e o espaço:

18 CONSELHO REGIONAL DE DESENVOLVIMENTO DO LITORAL. Corede Litoral. Torres, 2002. p.

- 1) em primeiro lugar, a definição objetiva de instâncias de participação direta da comunidade no processo decisório relativo aos recursos hídricos;
- 2) em segundo lugar, o reconhecimento de que a bacia hidrográfica ou bacia de drenagem, delimitada pelos divisores de água, é a área relevante de planejamento, negociação e intervenção na gestão global dos recursos hídricos¹⁹.

Para a gestão da água, a lei previu a criação dos Comitês de Gerenciamento de Bacia Hidrográfica. No litoral norte gaúcho, estão instalados os comitês de bacias hidrográficas do rio Mampituba (rio federal), do rio Tramandaí, e do litoral médio (áreas de Capivari, Palmares, Mostardas, Tavares e São José do Norte).

Novos estudos promovidos pelo poder público revelaram os impactos decorrentes da ocupação na região e evidenciaram a complexidade da gestão. Em 1994 a Companhia de Pesquisas em Recursos Minerais – CPRM, elaborou o **Diagnóstico Preliminar dos Aspectos Ambientais do Litoral Norte do Rio Grande do Sul** e, em 1995, o **Diagnóstico da Destinação Final dos Resíduos Sólidos Urbanos**, este em conjunto com a Fundação Estadual de Proteção Ambiental – FEPAM e a Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional – METROPLAN. Tais diagnósticos relacionam o tema para o litoral norte e médio do Estado.

Este estudo concluiu que os locais de disposição de resíduos sólidos na região costeira estão situados predominantemente sobre os terrenos arenosos, caracterizados por alta permeabilidade e pelo nível freático próximo à superfície, logo altamente vulneráveis à contaminação superficial. As águas dos rios e lagoas da região, além de serem a fonte de abastecimento da população, sofrem os impactos da urbanização e, principalmente, pela inadequada disposição de resíduos sólidos e esgotos domésticos.

45-54.

19 POLÍTICA ESTADUAL DE RECURSOS HIDRICOS – Secretaria do Meio Ambiente, 2000.



FOTOGRAFIA 15: Moradias com precária infra-estrutura próximas a *Estrada do Mar* (RS-389). Xangri-lá, 2004.

Fotografia do Autor.

Em 2000 a FEPAM publicou o documento **Diretrizes Ambientais para o Desenvolvimento dos Municípios do Litoral Norte**, que é o resultado do uso de dois instrumentos de gestão e planejamento: o Zoneamento Ecológico e Econômico (ZEE) e o Enquadramento dos Recursos Hídricos, adequando-se ao Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro (GERCO), do Ministério do Meio Ambiente.

Enquadramento é o termo legal para designar o processo de planejamento do uso da água, definindo as metas de proteção ambiental e os usos prioritários que a comunidade pretende para seus lagos, rios e demais recursos hídricos no futuro.

O Zoneamento Ecológico e Econômico propôs quatorze zonas com padrões de paisagem semelhantes, contendo informações sobre condicionantes ambientais

de cada zona, estabelecendo diretrizes de planejamento e gestão e definindo as restrições e potencialidades de uso dos recursos naturais.

Esse estudo tomou como unidade física de planejamento as bacias hidrográficas do rio Tramandaí e do rio Mampituba, compondo o “Litoral Norte”, assim delimitada: “ao sul pelo município de Balneário Pinhal, ao norte pelo rio Mampituba, a leste pelo atlântico e, a oeste, delimitada em função de sua formação geológica, relevo, bacia de drenagem e limites políticos, estendendo-se até os limites de São Francisco de Paula” ²⁰ – ver anexo 2, p. 159. Destaca entre ambientes típicos, os de dunas, de lagoas, do vale do Maquine e do Três Forquilhas. E chama a atenção para a presença sobre a “área de reserva da biosfera da Mata Atlântica cuja zona núcleo consiste em uma área de preservação permanente, de interesse nacional” ²¹ (ver anexo 3, p. 160).

A FEPAM reconhece que a implantação das diretrizes ambientais somente será possível através da ampla mobilização social e da cooperação do governo estadual e os governos municipais, principalmente através da adequada concepção de Planos Diretores, códigos de posturas e legislação ambiental municipal.

Esse estudo também revela novos instrumentos de gestão do território, com a presença de novos atores, os quais contribuem para outros espaços sociais de planejamento e de tomadas de decisão para a produção do espaço geográfico, sempre constante. Inicialmente, pode-se suspeitar que esses novos espaços sociais estão somente na órbita de influência e de decisões locais, como o nome do documento sugere. Entretanto, as unidades de gestão territoriais (em seu conjunto) expressam decisões de repercussão regional, a partir do uso e da intenção de uso sobre a rede hidrográfica.

20 FUNDAÇÃO ESTADUAL DE PROTEÇÃO AMBIENTAL – FEPAM. Diretrizes Ambientais para o desenvolvimento dos Municípios do Litoral Norte. Porto Alegre, 2000. p. 11.

21 Id. ibidem. P. 13.

Clécio Azevedo da Silva (2004) admite esta “unidade física de gestão” como um certo “espaço de recursos hídricos, dotado de uma ou mais funções que se materializam conforme as demandas sociais e econômicas dos territórios”²².

O autor ressalta, “que o papel da gestão é essencialmente intervir sobre a funcionalização do espaço de recursos hídricos – promovendo, ordenando, limitando ou restringendo as diferentes funções potenciais – de modo a favorecer o melhor desempenho de economias internas e externas”²³.

Devemos marcar em *nosso caminho* que mais uma arena social surge para interferir no seio do processo de construção regional. Dentre os comitês do litoral norte, destacamos o Comitê de Bacia Hidrográfica do rio Tramandaí, instalado em 1999, e que, com o *conjunto social da bacia*, concluiu a primeira etapa do Plano de Bacia:

A sociedade da Bacia, que participou em inúmeras consultas públicas e acompanhou todo o processo de Primeira Etapa do Plano de Bacia, precisa agora estar atenta e mobilizada porque o processo de gestão das águas não terminou. Agora passamos para a etapa de Planos de Ações em que será decidido: “como? quem? e quando?” serão implementadas as medidas necessárias para o que é uma intenção de melhoria seja de fato uma realidade²⁴.

Dessa maneira, cabem derradeiras observações: a região não é mais dirigida por poucas pessoas ou poucos grupos sociais, ligados ao governo, como no passado; a noção de região, vinculada apenas aos fluxos econômicos e político-administrativos. Há que se considerar que, agora, tais interesses econômicos e político-administrativos podem sobrepor-se ou interferir na gestão da bacia (ou no Corede), para a transformação do espaço, permitindo sucessivas construções sociais.

22 SILVA, Clécio Azevedo da. Da gestão dos recursos hídricos ao desenvolvimento rural: uma reflexão metodológica. *Revista Geografia*, Rio Claro, v.29, nº1, pp. 101-110, jan/abr. 2004.

23 Id. Ibidem. P. 109.

24 Editorial. Disponível em: <www.comitetramandai.com.br>.

3.3 AS FUNÇÕES DE REFERÊNCIA PARA O DESENVOLVIMENTO REGIONAL

A agricultura do litoral norte especializou-se na produção de alguns produtos. Hortigranjeiros, cana-de-açúcar, arroz, banana e abacaxi são as principais atividades implementadas pelos agricultores da região.

Nos últimos anos, intensificaram-se as áreas plantadas de *pinus* e eucalipto. Grandes áreas dessas espécies são observadas em Cidreira, Balneário Pinhal, Capivari do Sul, Mostardas e Tavares. Algumas empresas de beneficiamento e até de exportação da madeira também aí estão instaladas.

Associada com indústrias de móveis e esquadrias que estão situadas em Osório, Tramandaí, Torres, Três Cachoeiras e Capão da Canoa, formam o que se denomina um arranjo produtivo local, um APL.

Socorremo-nos, novamente, do economista Carlos PAIVA (2005), que afirma:

o conjunto de círculos concêntricos de firmas e agências de capacitação produtiva (fornecedores de insumos, representantes, compradores, escolas e assistência técnica – e firmas especializadas em vendas de produtos da região, inclusive para os distantes e difíceis mercados externos) , no entorno da aglomeração a transforma. Na realidade já não temos mais aqui uma mera aglomeração, mas um verdadeiro arranjo produtivo local - APL²⁵.

Um arranjo produtivo local pode ser considerado, a reunião de certas empresas “com os mesmos problemas”, residindo próximas umas das outras. A relação dessas empresas com o espaço regional requer fluxos entre as empresas dos municípios para a consecução de tal arranjo. As empresas, por sua vez, articularão os fluxos de acordo com suas próprias conexões de interesses, *balançando a vida regional*.

O Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas do RS – SEBRAE/RS identificou e trabalhou com empresas dos seguintes APL's no litoral norte: apicultura, cana-de-açúcar e madeira/móveis. Avalia, no momento, as atividades em torno da

25 PAIVA, Carlos Águedo. Op. Cit. Pág. 12 .

fruticultura e da produção de arroz como possíveis arranjos. Esses APL's já têm mais de três anos de trabalho em conjunto com a entidade.

No parágrafo acima, anunciamos um dos mais novos atores na construção social do litoral norte gaúcho: o SEBRAE, existente em todo o Brasil, é o braço para micro e pequenas empresas do chamado sistema S: SENAI, SENAC e SENAR, financiados pelas grandes confederações dos principais setores de atividades da economia brasileira. Chegou à região em fevereiro de 2006, com uma sede regional em Osório, e com unidades satélites (escritórios de apoio) em Santo Antônio da Patrulha, Torres, Capão da Canoa e Palmares do Sul. Sua principal missão é a de orientar a área de gestão, bem como crédito – indica o financiamento mais adequado aos chamados empreendedores, ou pequenos empreendedores. Ou seja, aquela pessoa ou grupo de pessoas que desejam abrir um pequeno negócio.

O SEBRAE/RS resolveu interiorizar-se a partir de 2003, quando iniciou a abertura de escritórios regionais - no total hoje são 11, além de 34 escritórios de apoio nas principais cidades gaúchas, dentro de uma orientação geral de regionalização e descentralização realizada em todo o País. Além dos APL's e da orientação ao empreendedor, o escritório de Osório trabalha fortemente na qualificação dos setores de comércio e serviços, através de convênios com prefeituras e associações comerciais e industriais municipais. Desenvolve ainda cursos “empreendedores” através da internet, na modalidade de educação à distância²⁶.

26 São os seguintes os cursos oferecidos: Aprender a Empreender (16h); Iniciando um Pequeno Grande Negócio (30 h); Como Vender Mais e Melhor: as melhores ferramentas para aumentar suas vendas (15 h) e Análise e Projeto Financeiro (15 h).



FOTOGRAFIA 16: Plantação de eucaliptos. Capivari do Sul, 2004.
Fotografia do Autor.



FOTOGRAFIA 17: Beneficiamento de madeira. Mostardas, 2004.

Fotografia do Autor.

Junto com a AMLINORTE, o SEBRAE realizou o estudo de Potencialidades Turísticas Regionais (2005). Além de elencar cerca de 397 empresas vinculadas ao setor, articulou junto com os municípios uma estrutura (ou rede) de governança, segundo suas metas, a fim de implantar e gestionar um pólo de turismo no litoral norte gaúcho. Tais ações deverão repercutir nos 23 municípios da região.

Historicamente, a região também possui função de corredor de transporte entre o sul – destacadamente a área metropolitana de Porto Alegre - e o sudeste e norte brasileiros. Entretanto, a produção industrial de ambas as regiões relaciona-se cada vez mais, com as outras áreas industriais do continente sul-americano. As áreas industriais e consumidoras de Santiago, no Chile e de Buenos Aires, na

Argentina, têm, nos últimos anos intensificado relações comerciais entre Brasil, Chile e Argentina. Da mesma forma, com o Uruguai, país limítrofe ao Rio Grande do Sul.

O litoral norte do Rio Grande do Sul adquire uma posição geográfica privilegiada, pois boa parte do principal corredor de exportação entre esses países – a rodovia BR – 101 – percorre seu território.

Neiva Otero Schäffer (1999) observou os eixos de investimentos no sul do Brasil²⁷. Os fluxos principais entre as Regiões Metropolitanas de Curitiba e de Porto Alegre emanam a partir da concentração industrial de tais áreas. E destas, com o Mercosul (p. 93-95). Os principais eixos dos investimentos estariam ao longo da BR –116 e da BR – 101 (p. 97), incluindo praticamente todas as áreas industriais da Região Sul (o porto de Paranaguá, norte de SC, vale do Itajaí, Grande Florianópolis e sul catarinense, serra gaúcha e o eixo Pelotas – Rio Grande²⁸, além da RMPA e RMC). Destacamos ainda que boa parte da produção desses lugares também é escoada pelos portos de Itajaí e de Imbituba, em Santa Catarina, que se servem dessa rede viária.

Dessa maneira, “passa” pela BR – 101, atualmente sob processo de duplicação - a adequação de capacidade de um macrossistema técnico - a função de ligação entre as principais áreas industriais da América do Sul: a Região Metropolitana de São Paulo, e suas conexões, com a sua co-irmã, Buenos Aires. O *espaço da estrada*, agora amplia os laços da região do litoral norte com toda a porção sul do continente.

A necessidade de aumentar a capacidade de transporte de cargas para acelerar comércio entre os países do Mercosul, em que grande parte dessas trocas é feita através das estradas do sul do continente, é o contexto no qual se dá a duplicação da BR - 101.

27 SCHÄFFER, Neiva. O Espaço Regional e Dinâmica Global – Novos investimentos no Sul do Brasil. Boletim Gaúcho de Geografia. AGB. Porto Alegre, v. 25, 1999. Sobre as relações do Rio Grande do Sul com o Mercosul, ver: SCHÄFFER, Neiva. O Rio Grande del Sul em la perspectiva de Mercosur: cruces de fronteras y nuevas inversiones. Revista Uruguaya de Geografía – GeoUruguay, Montevideo: Fin de Siglo, 1998.

28 Esse eixo, na verdade é hoje a Aglomeração Urbana do Sul (constituída por Pelotas, Capão do Leão, Arroio do Padre, Rio Grande e São José do Norte).



FOTOGRAFIA 18: Obra de duplicação da BR-101, Maquiné. 2006.

Fotografia do Autor.

Ao longo dessa via, é notável a atividade econômica instalada em torno do comércio, dos serviços e do apoio ao transporte de cargas. Em Torres (Vila São João), Três Cachoeiras, Terra de Areia e Osório as atividades desses segmentos, sempre com a presença de grande número de caminhões, impõem, parece-nos, a principal característica dos lugares²⁹.

Outra rodovia, a RS – 486, que liga a região da serra gaúcha ao litoral norte - na BR 101 - vem sendo construída desde 1998. Devido ao trajeto da mesma, através da Serra Geral, haverá diversos túneis e obras de arte atravessando a dita área núcleo de Mata Atlântica. Mesmo em processo de construção, a rodovia conhecida como *Rota do Sol* vem sendo cada vez mais usada, como acesso da

população da Aglomeração Urbana do Nordeste – região de Caxias do Sul³⁰ e de outras partes do RS, o centro e o norte - às praias do litoral norte.

Outro detalhe importante e de impacto regional tem sido a instalação de universidades na região.

A mais antiga das instituições de nível superior que nela atua é a Faculdade Cenecista de Osório (FACOS). Fundada na década de 80, atua em oito cursos superiores, entre eles Computação, Geografia, Administração e uma especialização em gestão Empresarial de Pequenas e Médias Empresas. A Universidade Luterana do Brasil (ULBRA), desde 1992 possui campus em Torres, o qual disponibiliza oito cursos de graduação, destacando-se os de Arquitetura e Urbanismo, Odontologia, Sistemas de Informação, Turismo e Direito. Possui quase dois mil alunos, boa infraestrutura e forte abrangência em toda a região, inclusive no extremo sul de SC. Além disso, possui um hospital de nível regional localizado em Tramandaí. A Universidade de Santa Cruz do Sul (UNISC) construiu sua sede em Capão da Canoa no ano 2000, atuando também nos cursos de Direito, Administração e Sistemas de Informação, entre outros da área de educação. Por sua vez, a Universidade Estadual do RS (UERGS) – Campus Cidreira, criada em 2001, possui o Curso Superior de Tecnologia em Recursos Pesqueiros e de Pedagogia. Recentemente, em parceria com a Universidade Federal do Rio Grande do Sul, abriu o curso superior de Biologia Marinha.

Creemos que, assim, a busca por vagas no ensino superior pode deslocar-se dos principais centros do Estado e se passar a enxergar o litoral norte como uma opção de moradia, trabalho e estudo.

O litoral do Rio Grande do Sul, por totalmente plano e aberto, sem maiores recortes do relevo, sempre teve a ocorrência de ventos como uma das suas principais características geográficas. Em 2002, o Governo do Estado publicou

29 Nas cidades de Tubarão e de Araranguá, no trecho catarinense da BR-101, nota-se semelhante situação.

30 Fazem parte dessa Aglomeração Urbana, dez municípios daquela região, que perfazem uma população de cerca de 700.000 hab. Quando concluída, certamente representará uma das principais vias de escoamento da produção industrial daquela região para o restante do país.

importante estudo sobre a potencialidade dos ventos como gerador de energia³¹. Concomitante à implantação da lei que criou o Programa de Incentivo a Fontes Alternativas – PROINFA, do Ministério de Minas e Energia, a energia eólica passou a ser tratada como uma das principais fontes alternativas, por ser de baixo impacto sócio-ambiental, além de renovável.

Entre outras áreas de Estado, o Atlas Eólico do RS, classificou algumas áreas do litoral gaúcho - Osório, a porção ao sul desse município e o entorno da laguna dos Patos - como “região promissora para usinas eólicas de grande porte” (2002, p. 51). O estudo técnico balizou todos os movimentos de investimentos do PROINFA.

No âmbito desse Programa, um consórcio liderado pela empresa espanhola Enerfin/Elecnor, com financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Sócia – BNDES, de 465 milhões de reais, assume a construção de três “fazendas eólicas”, formando o Parque Eólico de Osório.

Será o segundo maior parque eólico do mundo, constituído de 75 torres de 98 metros de altura, com pás dos aerogeradores, de 35 metros de raio que deverá gerar 150 MW (megawatts) de energia, o suficiente para abastecer cerca de 2/3 das residências de Porto Alegre, por exemplo, ou 445 MWh/ano. Pela primeira vez, a energia eólica produzida no País entrará no sistema nacional, a partir de uma subestação própria construída para distribuição, conectada, por sua vez, a da subestação da CEEE, Osório -2, situada às margens da *free-way*. Essa energia será vendida para a Eletrosul, por um prazo de 20 anos, e monitorada pelo Operador Nacional do Sistema – ONS, sediado em Florianópolis.

31 RIO GRANDE DO SUL. Secretaria de Energia, Minas e Comunicações. Atlas Eólico. Porto Alegre: 2002. 69 p.



FOTOGRAFIA 19: Obras de construção do Parque Eólico de Osório, 2006.
Fotografia: A. Swidereck



FOTOGRAFIA 20: Aerogeradores do Parque Eólico de Osório, 2006.

Fotografia: A. Swidereck

Outras áreas na região são alvos de empresas para a produção de energia eólica, no âmbito do PROINFA. Em 2007, está previsto o início da implantação da Central Eólica de Tramandaí, na RS – 786, a qual deverá gerar 70 MW.

A tendência de aumento da arrecadação de impostos, do fomento ao turismo, da geração de riquezas para a região, além de empregos, do discurso da energia limpa, renovável e não poluente, advinda dessa nova atividade, coloca a região em contato com outros atores sociais e introduz valores que representarão novas construções para a região. Tome-se, por exemplo, as relações da Enerfin, em Osório, com seus interlocutores: Eletrosul e ONS, em Florianópolis – operação; MME e a Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL, em Brasília – espaço da regulação e política; Espanha - a direção da empresa; e Rio de Janeiro - principal financiador do empreendimento. Estas relações possuem um nó no espaço, e ele está em Osório, fazendo com que em todo o litoral norte possa ser impactado. No

âmbito local e regional, Osório passa a ter que dar conta de novas demandas e atividades para que o sistema funcione satisfatoriamente: os primeiros reflexos são sentidos nos serviços básicos e no comércio. Serviços mais especializados e indústria também entram nesse emaranhado de relações. As perturbações que afetam a região residem nas forças centrípetas e centrífugas que nela atuam (SANTOS, 2004, p. 286-287).

A função tradicional do litoral norte gaúcho é o veraneio e o turismo, associado ao comércio e a prestação de serviços. “O rápido crescimento das atividades turísticas é, hoje, a tendência mundial que mais tem despertado interesses socioeconômicos, pelas perspectivas de retorno que enseja para vários segmentos da produção, circulação, distribuição e consumo de mercadorias” (MACHADO, 2001) ³². O SEBRAE, que listou cerca de 397 empresas do setor de turismo no litoral norte, avalia que 80 participaram de capacitações promovidas pela entidade, visando à formação e à gestão do pólo turístico. É um número superior ao das empresas de apicultura ou de madeira/móveis. Junto à atividade econômica da cana-de-açúcar, tais APL's, demonstram uma certa dependência deste setor, voltado ao turismo e ao veraneio na região, sobretudo para o surgimento de infraestrutura técnicas modernas.

Avaliamos, então, que as atividades econômicas voltadas ao turismo, como hotéis, bares, restaurantes e empresas prestadoras de serviços, bem como a própria construção civil, exercem um certo controle na ordem das demandas regionais, que se traduzem, por sua vez, na mudança do espaço e no surgimento de novas técnicas em grande parte do território. Afinal, há um grande número de balneários e a população, que em primeira instância também são consumidores, para lá se dirigem cada vez mais, e de maneira permanente ³³.

32 MACHADO, Ewerton Vieira. Turismo, Paisagem e Ambiente: o viés do desenvolvimento sustentável – algumas notas como contribuição ao debate. In: RODRIGUES, Adyr B. (org.) Turismo e Ambiente. Reflexões e Propostas. São Paulo: Hucitec, 2001. P. 72.

33 Ver anexos 4, 5 e 6 – reportagens do jornal Zero Hora (p. 161-165).

CONCLUSÃO

As ações empreendidas por grupos sociais na defesa de seus interesses, na construção de novos espaços ou na reprodução de outros, pode ser considerada a mola-mestra da dinâmica geográfica regional.

Nossas conclusões procuram levantar e atualizar alguns pontos específicos sobre a construção social do litoral norte. Depois de analisarmos a formação social e espacial; observarmos a valorização e a ação humana sobre o dito espaço, e identificarmos a constituição de uma nova agenda para o desenvolvimento, afirmamos que o litoral norte gaúcho encontra-se num contexto peculiar do seu processo de modernização. Esse momento está se caracterizando pela junção de atores e grupos sociais com a intenção de construir objetos e executar ações sobre o espaço, à luz do mais novo e da técnica mais avançada, tentando manter o fôlego da própria modernização sobre a aposta em funções estratégicas para o desenvolvimento regional.

A região alvo da nossa investigação carrega suas heranças até os dias atuais. Continua sendo a *região de passagem* entre o sul e o norte do continente. O que nos primórdios era feito pelos tropeiros hoje é feito pelos caminhões. O caminho não é mais o de Viamão a Laguna e os produtos diferenciaram-se, mas a modernização por ali passou e estabeleceu suas rotas e conexões. O crescimento de cidades como Três Cachoeiras, Terra de Areia e Osório, em função do movimento de transporte de cargas, será quase natural: depois desses municípios, não há mais paradas de serviço e apoio ao caminhão e ao caminhoneiro, qualificadas às rotas nacionais e internacionais, que se dirigem aos países do sul. Os existentes localizam-se bem depois de Porto Alegre, em direção a Pelotas ou a Uruguaiana. Nos municípios do litoral norte, há uma concentração maior desses serviços junto à BR 101 que estão estrategicamente situados a meio caminho entre São Paulo e Buenos Aires. Soma-se a isso a situação particular de Terra de Areia, entroncamento da RS – 486, a *Rota do Sol*, com a BR – 101 e adiante a *Estrada do Mar*. O movimento de pessoas e de cargas tende a aumentar nos próximos anos, neste outro nó da articulação espacial regional.

Talvez o que mais tenha se destacado nesta pesquisa é a corrente intenção do Estado em operar sobre esse espaço, desde o início do século XVIII, até a atualidade. O governo de Brizola e a CODEL, em 1960, já admitiam o interesse em fontes alternativas de energia para a região. O Projeto LINOR tentava organizar o espaço pela produção e pelos transportes, com forte intervenções técnicas nos recursos hídricos. Agora, no início do século XXI, vide a duplicação da BR – 101 e a instalação de “fazendas eólicas”.

A energia gerada a partir dos ventos, por ser nova no contexto local e nacional, traz a possibilidade de inserção no desenvolvimento. Como já afirmou CASTELLS (1990), os efeitos diretos e indiretos das novas tecnologias estão na base dos novos processos de desenvolvimento regional e condicionam em grande medida as políticas regionais nesse sentido. O conjunto de instituições de nível superior atuantes na região podem lançar-se, junto com outros agentes sociais, a avançar e elaborar um projeto de desenvolvimento para a região.

Mais intervenções do Estado anunciam-se na região, como o novíssimo projeto *Avenida do Litoral*, capitaneado pela Secretaria de Estado da Habitação e do Desenvolvimento Urbano – uma rodovia, ligando Torres a Quintão, numa extensão de mais de cem quilômetros, unindo todas as praias do litoral norte. Tal projeto está ligado aos processos baseados no emprego de técnicas modernas. No passado levou-se energia elétrica primeiro, às cidades balneárias, que continham os elementos, os sujeitos e os objetos da modernização. Daí a necessidade de se criar municípios, para abrir novas vagas no processo de modernização dos territórios. A avenida é necessária para a circulação de bens e mercadorias durante o verão, dizem alguns, já que os caminhões não podem transitar pela *Estrada do Mar*.

A obra da *Avenida do Litoral* exigirá mais discussões, aumentará os interesses e conflitos em torno dessa nova agenda regional. A construção social da necessidade de infra-estrutura tinge praticamente todos os setores da sociedade. Qual será a opinião do Comitê de Bacia Hidrográfica do Rio Tramandaí sobre tal obra? E o que pensará o Corede Litoral? Qual será a relação da AMLINORTE junto ao governo do Estado para liberar recursos para a execução da obra?

É muito provável que a região passe a ter que viver e a entender constantemente os limites do desenvolvimento, pois o número de fóruns cresce e as questões são as mesmas. As forças articulam-se de maneira a tentar tirar vantagem de cada fórum, às vezes até se omitindo, para não prosperar determinado interesse. “Botar o guizo no gato não é fácil!”, comenta uma liderança do Comitê do rio Tramandaí. “O problema é que o gato não aparece”, diz, inconformado. Esse problema pode residir talvez no excessivo número de fóruns ou arenas de decisões que a região ganhou nos últimos anos. Determinados interesses podem aparecer mais em algumas arenas e menos em outras, apesar de “diversos personagens” dessas arenas serem os mesmos, como prefeituras, empresários, órgãos públicos, trabalhadores, moradores, incorporadores imobiliários, representantes dos usuários da água na indústria, na agricultura, no turismo.

O Litoral Norte do RS não possui tradição na atividade industrial. Os principais destaques são as indústrias alimentares, calçadistas, e de esquadrias de madeira e móveis. Entretanto, alguns municípios têm praticamente o esteio de suas economias na produção primária. É mister salientar que diversos municípios, mesmo aqueles que possuem como principal atividade o setor terciário, função maior das cidades, são igualmente dependentes da produção agrícola, pois a tradição e a especialização produtivas ainda se voltam para este setor, que tem na população fixada e ocupada no meio rural a maior responsável pela sustentação econômica dos mesmos.

Essa e outras intenções de reforma e de instalação de infra-estruturas estão cumprindo a missão de demandar a modernização. A partir da valorização do banho de mar, a região privilegiou o fornecimento de energia elétrica e serviços de telecomunicações, em função do turismo dos balneários, e do(s) setores que dele dependem. A atividade turística inclui mais elementos de interesse da modernidade do que uma plantação de bananas, por exemplo. Por muito tempo, a zona rural ficou não possuiu energia elétrica. As últimas zonas de expansão das redes de eletricidade foram para comunidades quilombolas, situadas em Maquiné, Palmares e Mostardas. Somente agora recebem uma rede moderna, depois de quase trezentos anos vivendo no litoral.

Ao final, também avaliamos que a região atravessou períodos e fundou suas características, absorvendo o novo e o velho. Áreas mais isoladas e áreas mais inseridas pela modernização aqui reveladas constituem uma região que pode ter, pela sua evolução recente, o aumento das funções urbanas e uma posição peri-metropolitana privilegiada na organização espacial podendo assumir funções novas para o “centro” da RMPA, ou ainda para outra região. O que nos leva a tal afirmação são as vias rápidas que se construíram sobre o território e as funções recentes de Santo Antônio da Patrulha e Osório – o primeiro volta-se não mais para o lado da praia e sim para o da capital do Estado, pertencendo à RMPA, desde o ano 2000. Experimenta laços metropolitanos, mais intensos (a indústria metal-mecânica e a de doces e rapaduras) e laços regionais com menor intensidade (o comércio, o APL da cana-de-açúcar). As pessoas e as instituições não se dirigem mais a Santo Antônio, isso era outro tempo. Hoje, a vida regional é regulada por Osório, cidade que amplia seus laços econômicos, políticos e sociais e consolida sua posição de centro regional. O próximo município ao longo da free-way, limítrofe com a RMPA, é justamente Osório. Além disso, os balneários mais próximos poderão adquirir brevemente, a função de cidades-dormitório, com razoável qualidade de vida e a pouco distantes das áreas produtivas, pois o estado técnico das rodovias já permite um deslocamento rápido e seguro e praticamente toda infra-estrutura de suporte à população, não só nos meses de verão, encontra-se instalada.



FOTOGRAFIA 21: Auto-estrada Porto Alegre-Osório (BR-290). A *Free-way*. 2006.

Fotografia do Autor.

Outra questão importante é a pressão sobre a terra, a qual gerou diversos problemas ambientais, desde a remoção de dunas, o impacto negativo sobre o uso do solo até a falta de tratamento de esgotos. A não ser nos condomínios fechados, que se proliferam cada vez mais no litoral norte, esses problemas têm recebido poucos ou quase nenhum investimento em infra-estrutura adequada. A proliferação de favelas junto à *Estrada do Mar*, ao lado de condomínios (cercados) de alto luxo, são evidentes em Capão da Canoa e Xangri-lá. A região moderna também é a região da exclusão social e da segregação espacial.

O investimento em apenas uma ou duas categorias de infra-estrutura não dará suporte ao desenvolvimento desejado. A complexidade da questão evidencia-se na constituição de uma nova agenda regional. Não se trata de reconhecer apenas

o problema a ser enfrentado, mas identificar as propriedades que lhe dão origem, buscando uma visão sistêmica sobre os processos sociais e ambientais.

A “construção” realizada por Alexandre de Gusmão, no séc. XVIII, para a apropriação do território, baseada no “*uti – possidetis*” ou do *uso – possuo*, agora se dá pelo *aproprio - uso*. A relação político-social de gestão na região é cada vez mais intensa, pois a agenda permite a participação da sociedade (em geral), em decisões de diversos níveis. A organização social da região tem se dado nos diversos segmentos. Aqueles atores sociais ligados à produção rural, aos governos, aos transportadores, aos pequenos negócios, ao capital interessado nos pequenos negócios, ao desenvolvimento sustentável, aos prefeitos e vereadores, aos comerciantes, aos hotéis e lancherias, à luta pela preservação das lagoas, às cooperativas, às instituições de ensino e pesquisa, etc. As construções sociais que esses atores realizam são as novas marcas do processo de desenvolvimento - sustentável (?), do litoral norte gaúcho. Cada vez mais constante, as ações e os objetos sobre o espaço propiciam uma disputa que comporta um *espaço de mediação* desses interesses, para produzir o futuro regional. As cartas estão dadas.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Marcos Daniel S. de. Os Processos Sociais na Fragmentação Político-Administrativa do Rio Grande do Sul. Trabalho de Conclusão do Curso de Bacharelado em Geografia. PUCRS, 1992.

_____. Reflexões na Pesquisa Ambiental em Geografia: sobre a região, o espaço e os geossistemas. Resenha produzida por ocasião da disciplina Tópico Especial DRU - Metodologia de Análise de Sistemas Ambientais Complexos: redes em ambientes naturais, rurais e urbanos, ministrada pelo Prof. Fernando Ávila-Pires em agosto/setembro de 2004. Florianópolis: PPGGEO/UFSC. 14 p.

_____. De Tordesilhas à Duplicação da BR-101 Sul: a construção social do espaço regional do litoral norte do Rio Grande do Sul. Encontro Nacional de Geógrafos, 14. 2006, Rio Branco. Anais Magnéticos... Rio Branco. Julho, 2006.

ALBUQUERQUE, Edu Silvestre de. O resgate da geografia regional por meio de um conceito político de região. Geosp, FFLCH, USP, São Paulo, nº 9, p. 63-78, jun. 2001.

ALONSO, José Antônio Fialho; BANDEIRA, Pedro Silveira. A problemática regional e urbana. A Economia Gaúcha e os Anos 80. Porto Alegre: FEE, 1990.

AMIGO, Xavier Paunero. Turismo y espacio regional. Boletim Gaúcho de Geografia, AGB, Unijuí, Porto Alegre, n °24, p. 53-62, 1998.

ARQUIVO PÚBLICO MUNICIPAL DE OSÓRIO. Dados Históricos do Município de Osório. Osório: 1991. Mimeografado.

ARROYO, Mercedes. AA.VV. L' Électricité en réseaux. Networks of Power: annales historiques de l'électricité, nº2, jun. 2004. Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografia Y Ciencias Sociales, Barcelona, Universidad de Barcelona, v. IX, nº 532, 5 set. 2004. Disponível em: <www.ub.es/geocrit/b3w-532.htm>. Serie documental de Geo Crítica.

ARROYO, Mônica. O processo de globalização e a integração regional. In: STROAHECKER, Tânia; DAMIANI, Anelisa; SCHÄFFER, Neiva et. alli (orgs.). Fronteiras e Espaço Global. Colóquio Internacional de Estudos Fronteiriços, 3., Sant'Ana do Livramento/Rivera. Porto Alegre: AGB, 1998.

AVILA MARTINS, César Augusto. Regionalizações do Rio Grande do Sul: anotações prospectivas e perspectivas In: VERDUM, Roberto; STROAHECKER, Tânia (orgs.). Desenvolvimento Regional, Turismo, Educação Ambiental. Porto Alegre/Santo Ângelo: AGB, 1999.

BARROSO, Vera Lucia M.; QUADROS, Terezinha C. B.; BROCCA, M^a Roseli B. (orgs.). Raízes de Torres. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Torres/EST, 1996.

_____. Açorianos no Brasil. Porto Alegre: EST, 2002.

BEAUD, Michel. Arte da Tese. Rio de Janeiro: Bertand do Brasil, 2001.

BECKER, Bertha K. Crescimento econômico e estrutura espacial no Brasil. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 34, nº4, p.101-16. out/dez. 1972.

BELLOMO, Harry (org). Rio Grande do Sul: aspectos da geografia. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1990.

BERGANDI, Donato "Reductionist holism": an oximorom or a philosophical chimera of E. P. Odum's systems ecology? Ludus Vitalis, v 3, nº5, 1995.

BERNARDES, Júlia Adão. Mudança técnica e espaço: uma proposta de investigação. In: CASTRO, Iná; GOMES, P. César; CORREA, R. Lobato (orgs). Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2001.

BEZZI, Meri L. A região como uma resposta local aos processos capitalistas. Revista Geografia, Rio Claro, v.29, nº1, jan/abr. 2004.

BIEHL, Dieter. El papel de la infraestructura en el desarrollo regional. In: Política Regional en la Europa de los Años 90. Madrid: Ministério de Economia Y Hacienda, 1990.

BORGES FORTES, Amyr. Compêndio de Geografia Geral do RS. 5ª ed. Porto Alegre: Sulina, 1969.

BORGES FORTES, Amyr; WAGNER, J.B.S. História Administrativa, Judiciária e Eclesiástica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Globo, 1963.

BOURDIEU, Pierre. A identidade a representação: elementos para uma reflexão crítica sobre a idéia de região. In: _____. O Poder Simbólico. 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. p. 107-32.

BREMER, Ulisses et alli. Conflitos de uso do litoral norte do Rio Grande do Sul: a ocupação das áreas de preservação. In: VERDUM, Roberto; STROHAECKER, Tânia (orgs.). Desenvolvimento Regional, Turismo, Educação Ambiental. Porto Alegre/Santo Ângelo: AGB, 1999.

BRITO, Cristóvão. Revisitando o conceito de território. Revista de Desenvolvimento Econômico, Salvador, ano IV. nº6, 2002.

BUARQUE DE HOLANDA, Sérgio. Raízes do Brasil. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1984.

CARLEIAL, Liana Mª da Frota. Sistema regionais de inovação (SRI) e relação entre firmas: as "pistas" para um formato de desenvolvimento regional. Anais da ANPUR, 1997. p. 811-34.

CARNEIRO, José Fernando. O Império e a colonização no Sul do Brasil. Fundamento da Cultura Rio-grandense. 4ª Série. Porto Alegre: Faculdade de Filosofia/URGS, 1960. Separata.

CARRION JÚNIOR., Francisco Machado. A economia do Rio Grande do Sul: evolução recente. In: DACANAL, José H.; GONZAGA, Sergius (orgs.). RS Economia e Política. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

CASTELLS, Manuel. Nuevas tecnologías y desarrollo regional: elementos para una reflexión con Andalucía como punto de referencia. In: Política Regional en la Europa de los Años 90. Madrid: Ministério de Economia y Hacienda, 1990. p.31-58.

CASTRO, Iná Elias de. A região como problema para Milton Santos. Scripta Nova, Revista electrónica de geografia y ciencias sociales, Barcelona, Universidad de Barcelona, v.6, nº 124. set. 2002. Disponível em: <www.ub.es/geocrit/sn/sn-124.htm>.

CESAR, Guilhermino. Ocupação e diferenciação do espaço. In: DACANAL, José H.; GONZAGA, Sergius (orgs.). RS Economia e Política. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

_____. Primeiros Cronistas do Rio Grande do Sul: 1605-1801. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1981.

CHALMERS, Alan F. O que é ciência afinal? São Paulo: Brasiliense, 2001.

CHORÃO, João Bigotte (org.). Dicionário Verbo Oxford Inglês-Português. Lisboa: Verbo, 1997.

COMITE DA BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO TRAMANDAÍ. Disponível em: <www.comitetramandai.com.br>. Acesso em: março. 2006.

CONCESSIONÁRIA DA RODOVIA OSÓRIO-PORTO ALEGRE – CONCEPA. Disponível em: <www.concepa.com.br>. Acesso em: março. 2006.

CONSELHO REGIONAL DE DESENVOLVIMENTO DO LITORAL – COREDE. Litoral. Torres: 2002.

CORREA, Roberto Lobato. Região e Organização Espacial. São Paulo: Ática, 1987.

_____. Espaço: um conceito-chave em geografia. In: CASTRO, Iná, GOMES, P. César; CORREA, R. Lobato (orgs.). Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2001.

COSTA, Rogério Hasbaerth da. RS Latifúndio e Identidade Regional. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988.

CRUZ, Rita de Cássia A. Introdução à Geografia do Turismo. São Paulo: Roca, 2001.

DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM – DAER. Mapa Rodoviário do RS. Porto Alegre: 1981.

_____. Mapa Rodoviário do RS. Porto Alegre: 1983.

_____. Mapa Rodoviário do RS. Porto Alegre: 1997.

_____. Mapa Rodoviário do RS. Porto Alegre: 2005.

DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM – DAER. Histórico dos Pavimentos da Malha Rodoviária Estadual. Porto Alegre: DAER, 2003.

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização In: CASTRO, Iná, GOMES, P. César; CORREA, R. Lobato (orgs). Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2001.

DOCUMENTOS relativos à questão de limites com o Estado de Santa Catharina. Revista do Archivo Publico do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, nº 2, abr. 1921.

DOLLFUS, Olivier. O Espaço Geográfico. 4ª ed. São Paulo: Difel, 1982.

DORFMAN, Adriana. Sistemas escalares em geografia. Boletim Gaúcho de Geografia, AGB, Porto Alegre, nº 19, p. 21-47, 1994.

DREYS, Nicolau. Notícia descritiva da província do Rio Grande de São Pedro do Sul. Revista de Educação e Cultura, IEL/Livraria do Globo, Porto Alegre, 1961.

DUARTE, Aluízio C. Regionalização: considerações metodológicas. Boletim de Geografia Teorética, Rio Claro, v. 10, nº 20, 1980.

ELEC NOR DO BRASIL LTDA. Parques Eólicos de Osório. Osório: 2006. Mimeografado.

ELIAS, Denise. Milton Santos: a construção da geografia cidadã. In: El ciudadano, la globalización y la geografía. Homenaje a Milton Santos. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona, Barcelona, v. 6, nº 124, 30 sep. 2002. Disponível em: <www.ub.es/geocrit/sn/sn-124g.htm>.

ELY, Nilza Huyer (org.). Torres: marcas do tempo (175 anos). Simpósio Sobre Imigração Alemã no Litoral Norte/RS, 2º. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Torres/EST, 2003.

_____; BARROSO, Vera Lucia Maciel (orgs.). Raízes de Terra de Areia. Encontro dos Municípios Originários de Santo Antônio da Patrulha, 9º. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Terra de Areia/EST, 1999.

ESPÍNDOLA, Carlos J. SILVA, Marcos A. Formação Sócio-Espacial: um referencial aos estudos sobre industrialização (notas). Revista Experimental FFLCH-USP, São Paulo. ano II, nº3 set 1997.

ESPÍNDOLA, Luiz André; FLORENTINO, Renata Feldens; BARROSO, Vera Lucia Maciel (orgs.). Raízes de Capão da Canoa. Encontro dos Municípios Originários de Santo Antônio da Patrulha, 15º. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Capão da Canoa/EST, 2004.

ESPIRITO SANTO, Miguel Frederico do. O Rio Grande de São Pedro entre a fé e a razão: introdução à História do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1999.

ESTABILIZADO o processo migratório no Estado. Correio do Povo, Porto Alegre, p. 13, 22 maio 2005.

FALCÃO, Miriam. O processo de urbanização em Torres (1970-1998). In: VERDUM, Roberto; STROHAECKER, Tânia (orgs.). Desenvolvimento Regional, Turismo, Educação Ambiental. Porto Alegre/Santo Ângelo: AGB, 1999.

FERNANDES BASTOS, Manuel Estevão. Pequeno Dicionário Histórico e Geográfico do Município de Osório: contribuição para o dicionário histórico e geográfico do Rio Grande do Sul. Osório: 1935.

_____. A Estrada da Laguna ao Rio-Grande. CONGRESSO DE HISTÓRIA E GEOGRAFIA SUL RIO-GRANDENSE, 2º. Anais. Porto Alegre: Globo, 1937. Separata.

FERREIRA FILHO, Artur. História Geral do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Globo, 1968.

FERREIRA, Sérgio Luiz. O Banho de Mar na Ilha de Santa Catarina. Florianópolis: Águas, 1998.

FLORES, Maria Bernadete R. Povoadores da Fronteira: os casais açorianos rumo ao sul do Brasil. Florianópolis UFSC, 2000.

FLORES, Moacyr. História do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Nova Dimensão, 1993.

FRÉMONT, Armand. A Região: espaço vivido. Coimbra: Almedina, 1980.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA – FEE. Plano Integrado para o Desenvolvimento do Litoral Norte do Rio Grande do Sul: necessidade e concepção geral. Porto Alegre: FEE, 1975. v. 1.

_____. Plano Integrado para o Desenvolvimento do Litoral Norte do Rio Grande do Sul: diagnóstico geral. Porto Alegre: FEE, 1975. v. 3.

_____. Plano Integrado para o Desenvolvimento do Litoral Norte do Rio Grande do Sul: adequação de uso do solo; pedologia, capacidade e uso atual dos solos. Porto Alegre: FEE, 1978. v.4.

_____. Plano Integrado para o Desenvolvimento do Litoral Norte do Rio Grande do Sul: vida de relação no espaço regional. Porto Alegre: FEE, 1978. v.8.

_____. Plano Integrado para o Desenvolvimento do Litoral Norte do Rio Grande do Sul: estudo da demanda turística e de lazer. Porto Alegre: FEE, 1978. v.11.

_____. Plano Integrado para o Desenvolvimento do Litoral Norte do Rio Grande do Sul: programa de Infra-estrutura. Porto Alegre: 1978. FEE, v. 22.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA – FEE. Disponível em: <www.fee.tche.br>. Acesso em: jul. 2004.

FUNDAÇÃO ESTADUAL DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO E REGIONAL – METROPLAN. O Litoral Norte: uma Aglomeração Urbana. Porto Alegre: METROPLAN, 2000. Mimeografado.

_____. Projeto de Duplicação da BR-101 (trecho Palhoça, SC Osório, RS): programa de ordenamento territorial; justificativa das ações propostas e delimitação das áreas de abrangência. Porto Alegre: METROPLAN, 2004.

_____. Disponível em: <www.metroplan.rs.gov.br>. Acesso em: dez. 2004.

FUNDAÇÃO ESTADUAL DE PROTEÇÃO AMBIENTAL – FEPAM. Diretrizes Ambientais para o Desenvolvimento dos Municípios do Litoral Norte. Porto Alegre: FEPAM, 2000.

GARIN, Ramiro Saldaña. UEDA, Vanda. Turismo e comércio eletrônico: uma estratégia de implantação em pontos turísticos regionais. Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía Y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, v. 8, nº 170 (15), 01 ago. 2004. Disponível em: <www.ub.es/geocrit/sn/sn-170-15.htm>.

GEIGER, Pedro P. Regionalização. Esboço preliminar da divisão do Brasil nas chamadas regiões homogêneas. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 29, nº2. p. 59-64, abr/mai. 1967.

_____. Regionalização. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v.31, nº1, p. 5-25. jan/mar. 1969.

GEORGE, Pierre. A Ação Humana. São Paulo: Difel, 1973.

_____. Sociologia e Geografia. Rio de Janeiro/São Paulo: Forense, 1974.

_____. Geografia da População. São Paulo: Difel, 1986.

_____. Os Métodos da Geografia. São Paulo: Difel, 1986.

GOIDANICH, Osvaldo. A saga do turismo no Rio Grande do Sul. In: FLORES, Hilda H. (org). Turismo do RS: 50 anos de pioneirismo no Brasil. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1993.

GOMES, Paulo César da Costa. Geografia Fin-de-Siècle: O discurso sobre a ordem espacial do mundo e o fim das ilusões. In: CASTRO, Iná GOMES Paulo; CORREA, Roberto (orgs.). Explorações Geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

_____. O conceito de região e sua discussão. In: CASTRO, Iná, GOMES, P. César; CORREA, R. Lobato (orgs.). Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2001.

GRAN ATLAS SALVAT. Barcelona: Salvat, 1993.

HASBAERTH, Rogério. Fim dos territórios, das regiões, dos lugares. In: Territórios Alternativos. Niterói/ São Paulo: EDUFF/Contexto, 2002. p. 129-141.

HEIDRICH, Álvaro Luiz. Fundamentos da formação do território moderno. Boletim Gaúcho de Geografia, AGB/UNISC, Porto Alegre, v. 23. p. 09–22, 1998.

_____. Região e regionalismo: observações acerca dos vínculos entre a sociedade e o território em escala regional. Boletim Gaúcho de Geografia, AGB Porto Alegre, v.25, 1999.

_____; NUNES, Camila Xavier. A colonização alemã no Rio Grande do Sul: dinâmica sócioeconômica e paisagem cultural no vale do rio Três Forquilhas. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE GEÓGRAFOS, 6º, 2004, Goiânia. Anais Magnético... Goiânia: 2004.

HUGHES, Thomas Parker. Networks of Power: electrification in western society, 1880-1930. In: ARROYO, Mercedes. Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía Y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, nº44, 30 de jul. 1997. Disponível em: <www.ub.es/geogrit/b3w-44.htm>.

IHERING, Herrmann von. A Lagoa dos Patos. Organon, Porto Alegre, Faculdade de Filosofia da UFRGS, nº 14, 1970. Separata.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Divisão Regional do Brasil em Mesorregiões e Microrregiões Geográficas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. v.1.

_____. Censo Agropecuário 1995-1996. Rio de Janeiro: IBGE, 1996.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: jul. 2004.

INSTITUTO GAÚCHO DE REFORMA AGRÁRIA – IGRA. Evolução Administrativa do Rio Grande do Sul (criação de municípios). Divisão de Geografia e Cartografia. Porto Alegre: [s. d.].

KAYSER, Bernard. A região como objeto de estudo da geografia. In: GEORGE, Pierre; GUGLIELMO, Raymond; KAYSER, Bernard; LACOSTE, Yves. A Geografia Ativa. São Paulo: Difusão Européia do Livro/Editora da Universidade de São Paulo, 1966.

KAYSER, Bernard; GEORGE, Pierre. A região como objeto de intervenção. In: GEORGE, Pierre; GUGLIELMO, Raymond; KAYSER, Bernard; LACOSTE, Yves. A Geografia Ativa. São Paulo: Difusão Européia do Livro/Editora da Universidade de São Paulo, 1966.

KLEIN, Ana Inez; SCHOLL, Marly; BARROSO, V.L.M. (orgs.). Raízes de Osório. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Osório/EST, 2004.

LANDO, Aldair Marli; BARROS, Eliane Cruxên. A Colonização Alemã no Rio Grande do Sul: uma interpretação sociológica. 2ª ed. Porto Alegre: Movimento, 1982.

LEFF, Enrique. Construindo a história ambiental da América Latina. In: Esboços. Revista do Programa de Pós-graduação em História da UFSC, Florianópolis, nº 13. p. 11-29, 2005. Dossiê História Ambiental.

LENCIONI, Sandra. Região e Geografia. São Paulo: EDUSP, 2003.

LIMA, A. G. Noções de Geographia: Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Globo, 1935. v.1.

LITORAL abriga 2,1 milhões de pessoas. Zero Hora, Porto Alegre, p. 4-5, 08 fev. 2004. Reportagem Especial.

LOVE, Joseph L. O Regionalismo Gaúcho. São Paulo: Perspectiva, 1975.

LOZANO, José Luiz Saez. Economías de Aglomeración: conceptos y categorías. In: Indústria y Territorio: un analisis de las economías de aglomeración en España. Universidad de Granada, 1994.

MACHADO, Ewerton Vieira. Turismo, paisagem e ambiente: o viés do desenvolvimento sustentável – algumas notas como contribuição ao debate. In: RODRIGUES, Adyr B. (org.). Turismo e Ambiente: reflexões e propostas. São Paulo: Hucitec, 1999.

MACHADO, Lia Osório. Sistemas e redes urbanas como sistemas complexos evolutivos. In: CARLOS, Ana Fani; LEMOS, Amália Inês G. (orgs.). Dilemas Urbanos: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003.

MAESTRI FILHO, Mário. O escravo africano no Rio Grande do Sul. In: DACANAL, José H.; GONZAGA, Sergius (orgs.). RS Economia e Política. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

MAGNAGO, Angélica A. A divisão regional brasileira: uma revisão bibliográfica. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 57, nº4, out/dez. 1995.

MARAFON, Gláucio José. Considerações sobre as redes técnicas e a organização do território. Boletim Gaúcho de Geografia, AGB/Editora da Universidade de Passo Fundo, Porto Alegre, nº21, 1996.

MARQUES, Eduardo César. Atores e relações na construção do Estado. In: Estado e Redes Sociais: permeabilidade e coesão nas políticas urbanas no Rio de Janeiro. São Paulo/Rio de Janeiro: FAPESP/UFRJ/Revan, 2000.

MARX, Karl. Teoria moderna da colonização. In: _____. O Capital: crítica da economia política. 12ª ed. São Paulo: Bertand Brasil, 1989. p. 883-894. c. 25. v. 2.

MASSEY, Doreen. Social relations and spatial organization. In: Spatial Divisions of Labour: social structures and geography of production. Londres: Mc Millan, 1984. p. 13-66.

MESQUITA, Zilah. Divisões regionais do Rio Grande do Sul: uma revisão In: Ensaio FEE. Porto Alegre: 1984. 5 (2) p. 95-146.

MINISTÉRIO DO INTERIOR. Superintendência de Desenvolvimento da Região Sul. SUDESUL. Plano Diretor de Desenvolvimento da Bacia do Rio Mampituba. 1983.

MONTEIRO, Carlos Augusto de F. Os geossistemas como elemento de integração na síntese geográfica e fator de promoção interdisciplinar na compreensão do ambiente. In: Revista de Ciências Humanas, CFH/UFSC, Florianópolis, v. 14, nº19 mar. 1996.

MOREIRA, Igor; COSTA, Rogério Hasbaerth. Espaço e Sociedade no RS. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1982.

NOGUEIRA, Arlinda R. HUTTER, Lucy M. A Colonização em São Pedro do Rio Grande do Sul Durante o Império (1824-1889). Porto Alegre: Garatuja, 1975.

OLIVEIRA, Paulo Salles Caminhos de construção da pesquisa em ciências humanas. In: OLIVEIRA, Paulo de Salles (org.). Metodologia das Ciências Humanas. São Paulo: Hucitec/UNESP. 1998. p.17-28

PAIVA, Carlos Águedo. Aglomerações, arranjos e sistemas produtivos locais: o que são, como se diferenciam e quais as políticas mais adequadas ao seu desenvolvimento? Redes. Santa Cruz do Sul - RS, v. 10, n. 3, 2005.

PELUSO JR. Vitor Antônio. Lages, a rainha da Serra. A ilha humana o quadro geográfico. In: SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA/SC. Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina. Florianópolis: UFSC, 1990. p. 34-55.

PERES, Dario Belbute. Conceitos regionais: algumas notas da discussão regionalista. Boletim Gaúcho de Geografia, AGB, Porto Alegre. v. 25, 1999.

PEREZ, Ilza Lopes. As micro-regiões homogêneas do Rio Grande do Sul. In: Boletim Geográfico do RS, Divisão de Geografia e Cartografia, Secretaria da Agricultura. Porto Alegre, ano 22-25, nº 20-23, jan. 1977-jul, 1980.

PESAVENTO, Sandra J. Historiografia e Ideologia. In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (orgs.). RS: cultura e ideologia. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980.

_____. História do Rio Grande do Sul. 3ª ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980.

POPULAÇÃO do Litoral Norte é a que mais cresce. Zero Hora, Porto Alegre, p. 26, 01 set. 2004.

PORTAL DO LITORAL NORTE GAÚCHO. Disponível em: <www.litoralnorters.com.br>.

PRADO JUNIOR, Caio. História Econômica do Brasil. 12ªed. São Paulo: Brasiliense, 1970.

RAMBO, Balduino. A Fisionomia do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Selbach, 1956.

RAMOS, Lucidio. Origens das fronteiras do Rio Grande do Sul. Correio do Povo, Coletânea de reportagens do Jornal Correio do Povo. Divisão de Geografia e Cartografia. Porto Alegre: [s.d.].

REVISTA ECONOMIA.NET. Disponível em: <www.economiabr.net>.

RIBEIRO, Marcelo. Planejamento turístico e desenvolvimento regional. In: VERDUM, Roberto; STROHAECKER, Tânia (orgs.). Desenvolvimento Regional, Turismo, Educação Ambiental. Porto Alegre/Santo Ângelo: AGB, 1999.

RIBEIRO, Pascoalino L. Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Arroio. Prefeitura Municipal de Osório: Osório, 2006.

RIO GRANDE DO SUL. Comissão de Desenvolvimento do Litoral. O Desenvolvimento do Litoral do Estado do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: CODEL, 1960.

_____. Decreto 11.248, 04 de maio de 1960.

_____. Decreto 15.018, 29 de março de 1963.

_____. Decreto 29.011, 09 de julho de 1979.

_____. Decreto 29.850, 17 de outubro de 1980.

_____. Lei 10.283, 17 de outubro de 1994.

_____. Lei Complementar 12.100, 27 maio 2004.

_____. Secretaria da Agricultura. Divisão de Geografia e Cartografia. Mapa do Estado Rio Grande do Sul. Porto Alegre: 1983.

_____. Secretaria da Agricultura e Abastecimento. Divisão de Geografia e Cartografia. Mapa Morfológico do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: 1989.

_____. Secretaria do Planejamento Territorial e Obras. Aglomerções Urbanas no Rio Grande do Sul. SE-CEDU, SE-CODEL. Porto Alegre: 1992.

_____. Secretaria da Coordenação e Planejamento. Perfil dos Coredes. Corede-Litoral. Porto Alegre: 1999. Texto impresso.

_____. Secretaria do Meio Ambiente. Legislação de Recursos Hídricos. Porto Alegre: 2000.

_____. Secretaria de Energia, Minas e Comunicações. Atlas Eólico. Porto Alegre: 2002.

RUBERT, Rosane A. Comunidades Negras Rurais no RS: um levantamento sócioantropológico preliminar. Secretaria da Agricultura e Abastecimento do RS. Programa RS Rural. Instituto Interamericano de Cooperação para a Agricultura – IICA. Porto Alegre/Brasília: 2005.

RUCKERT, Aldomar. A estrutura territorial do Estado do Rio Grande do Sul: gênese e construção. Boletim Gaúcho de Geografia, AGB, Porto Alegre, v.29, nº1. jan-jun 2003.

RUSCHEL, Ruy Ruben. Os Fortes de Torres. Porto Alegre: EST, 1999.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. Viagem ao Rio Grande do Sul. Traduzido por Adroaldo Mesquita da Costa. 4ª ed. Porto Alegre: Martins Livreiro, 2002.

SANCHÉZ, Joan-Eugeni. Turisme i territori regional In: Revista Catalana de Geografia, Institut Cartogràfic de Catalunya, Barcelona, nº8, v. 3, p. 29-38, 1988.

_____. Espacio, economia y sociedad. Madri: Siglo XXI de España, 1991.

_____. Metropolización y modernidad. Scripta Vetera. Edición electrónica de trabajos publicados sobre geografía y ciencias sociales. Universidad de Barcelona, 1992. Disponível em: <www.ub.es/geocrit/sv-129.htm>.

SANTOS, Milton. Espaço e Sociedade. Petrópolis: Vozes, 1979.

_____. Por uma Geografia Nova. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. A Natureza do Espaço: técnica e tempo. razão e emoção. 4ª ed. São Paulo: EDUSP, 2004.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Mª Laura. O Brasil: território e sociedade no início do séc. XXI. São Paulo: Record, 2001.

SÃO LEOPOLDO, José Feliciano Fernandes Pinheiro, Visconde de. Anais da Província de São Pedro. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1982.

SCHÄFFER, Neiva Otero. Espaço regional e dinâmica global: novos investimentos no sul do Brasil. Boletim Gaúcho de Geografia, AGB, Porto Alegre, v.25, 1999.

SERVIÇO DE APOIO AS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS DO RS – SEBRAE/RS. Disponível em: <www.sebrae-rs.com.br>. Acesso em: abr. 2005.

SILVA, Clécio Azevedo da. Da gestão dos recursos hídricos ao desenvolvimento rural: uma reflexão metodológica. In: Revista Geografia, Rio Claro, v.29, nº1, p. 101-10, jan/abr. 2004.

SILVA, Elmar Manique da. Ligações externas da economia gaúcha (1736-1890). In: DACANAL, José H.; GONZAGA, Sergius (orgs.). RS Economia e Política. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

SILVA, Marina Raymundo da. Navegação Lacustre Osório-Torres. 2ª ed. Porto Alegre: Jollo, 1999.

SILVA, Silvana C. CATAIA, Marcio A. Criação de novos municípios: uma face da modernização técnica e corporativa do território. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE GEÓGRAFOS, 6º, 2004, Goiânia. Anais Magnético..., Goiânia: 2004.

SILVEIRA, Mª Laura. A região e a invenção da viabilidade do território. In: SOUZA, Mª Adélia (org). Território Brasileiro: usos e abusos. Campinas: Territorial, 2003.

SINGER, Paul. Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana. São Paulo: Nacional, 1974.

SOARES, Leda Saraiva. A Saga das Praias Gaúchas (de Quintão a Torres): mais de um século de história. Porto Alegre: Martins Livreiro, 2000.

SOUZA, Marcelo Lopes de, Dos problemas sócio-ambientais à degradação ambiental – e de volta aos primeiros. In: SOUZA, Marcelo L. O Desafio Metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 1999.

_____. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento In: CASTRO, Iná; GOMES, P. César; CORREA, R. Lobato (orgs.). Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand do Brasil, 2001.

STENZEL FILHO, Antônio. A Vila da Serra (Conceição do Arroio). 2ª ed. Caxias do Sul: IEL/UCS, 1980.

TEMPORADA durante todo o ano no litoral: infra-estrutura e aumento da população mudam as praias no norte do Estado, que deixam de ser apenas locais de veraneio. Zero Hora, Porto Alegre, p. 4-5, 23 set. 2002. Reportagem Especial.

THOFERN, Hans A.; CURTIS, Maria Luíza L. de; MORENO, José Alberto. Divisão territorial do Rio Grande do Sul. Boletim Geográfico do RS, IGRA, Porto Alegre, ano IV, nº 9-10, 1959.

TODOROV, Tzvetan. "Post-scriptum": o conhecimento dos outros. In: GASSET, Bernard. As Morais da História. Paris/Sintra: 1991.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA. Programa de Pós-graduação em Geografia. Entrevista com o Prof. Dr. Roberto Lobato Corrêa – 16 de abril de 2005. Revista Discente Expressões Geográficas, Florianópolis, nº 01, p. 01-14. Disponível em: <www.cfh.ufsc.br/~expgeograficas>. Acesso em: jun. 2005.

VAINER, Carlos B. A configuração de novos espaços regionais e a emergência de novos atores políticos. In: Ensaio FEE, Porto Alegre, ano 16, nº 2 (32), p. 456-71, 1995.

VIEIRA, Eurípedes F. Rio Grande do Sul: geografia física e vegetação. Porto Alegre: Sagra, 1984.

_____. Rio Grande do Sul: geografia da população. Porto Alegre: Sagra, 1985.

_____; RANGEL, Suzana R. S. Planície Costeira do Rio Grande do Sul Geografia Física, Vegetação e Dinâmica sócio-demográfica. Porto Alegre: Sagra, 1988.

WIKIPÉDIA Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Quilombos_no_Litoral_Norte_do_Rio_Grande_do_Sul>.

XAVIER, Marcos. Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território: o exemplo da rede rodoviária brasileira. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, M^a Laura. O Brasil: território e sociedade no início do séc. XXI. São Paulo: Record, 2001. p. 329-343.

ZILLMER, Rafaela Janice; ZIBORDI, Antônio F. G. A questão ferroviária no estado do Rio Grande do Sul. Revista Ensino e Pesquisa, Santa Maria, 5, p. 36-69, 1991.

ANEXOS

2º DIÁRIO OFICIAL

Porto Alegre, Sexta-feira, 28 de maio de 2004

Art. 3º - Esta Lei não se aplica aos empregados que têm piso salarial definido em lei federal, convenção ou acordo coletivo e aos servidores públicos municipais.

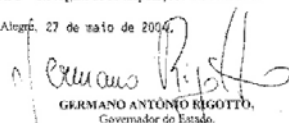
Art. 4º - O caput do art. 1º da Lei nº 11.677, de 17 de outubro de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º - Fica assegurada a todos os servidores ativos e inativos da Administração Direta, das Autarquias e das Fundações de Direito Público, que percebam remuneração inferior a R\$ 367,90 (trezentos e sessenta e sete reais e noventa centavos), uma complementação mensal até o referido valor, na forma de parcela sobre a qual não incidirão quaisquer vantagens."

Art. 5º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo seus efeitos a partir de 1º de maio de 2004.

Art. 6º - Revogam-se as disposições em contrário.

PALÁCIO PIRATINI, em Porto Alegre, 27 de maio de 2004.


GERMANO ANTÔNIO RIGOTTO,
Governador do Estado.

Secretário de Estado da Justiça e da Segurança,
Secretário de Estado da Educação.

Registre-se e publique-se.

ALBERTO WALTER DE OLIVEIRA,
Chefe de Casa Civil.

LEI COMPLEMENTAR Nº 12, 100, DE 27 DE MAIO DE 2004.

Institui a Aglomeração Urbana do Litoral Norte, dispõe sobre a gestão regional e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO ESTADO DO RIO GRANDE DO

SUL.

Faço saber, em cumprimento ao disposto no artigo 82, inciso IV, da Constituição do Estado, que a Assembleia Legislativa aprovou e eu sanciono e promulgo a Lei seguinte:

Art. 1º - Fica instituída a Aglomeração Urbana do Litoral Norte, composta pelos Municípios de Torres, Mampituba, Dom Pedro de Alcântara, Arroio do Sal, Morrinhos do Sul, Três Cachoeiras, Três Forquilhas, Itati, Maquiná, Terra de Arco, Capão da Cereia, Xingridá, Inibé, Otário, Tramandaí, Cidreira, Balneário Pinhal, Palmares do Sul, Capivari do Sul e Carajá, com fundamento nos artigos 16, 17 e 18 da Constituição Estadual, com a redação que lhes foi dada pela Emenda Constitucional nº 28, de 13 de dezembro de 2001, regulamentadas pela Lei Complementar nº 11.740, de 13 de janeiro de 2002.

Parágrafo único - A participação dos Municípios relacionados no "caput" dependerá de aprovação por lei municipal, nos termos do artigo 17 da Constituição do Estado.

Art. 2º - A Aglomeração Urbana do Litoral Norte tem as seguintes funções públicas que são objeto de gestão comum:

- I - saneamento ambiental, incluído neste conceito as ações relativas ao saneamento básico;
- II - transporte público de passageiros e sistema viário regional;
- III - turismo;
- IV - planejamento do uso de ocupação do solo urbano, observado os princípios da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade;
- V - preservação e conservação ambiental;
- VI - organização territorial;
- VII - informações regionais e cartografia.

Art. 3º - A gestão da Aglomeração Urbana será exercida por um Conselho Deliberativo com a seguinte composição:

- I - os Prefeitos de cada um dos Municípios;
- II - os Presidentes das Câmaras de Vereadores dos respectivos Municípios;
- III - um representante do COREDE Litoral;
- IV - cinco representantes, indicados pelo Governador, das Secretarias e órgãos estaduais ou os que os sucederem;
- V - um representante das Universidades que mantêm cursos em Municípios da região;

VI - um representante do Comitê da Bacia Hidrográfica do Rio Tramandaí;

VII - cinco representantes de organizações não-governamentais mantidas na Aglomeração;

VIII - um representante por município que compõe a Aglomeração, de entidade de moradores com caráter municipal.

Parágrafo único - Cada membro do Conselho terá um suplente, que o substituirá nos seus impedimentos e ausências.

Art. 4º - O Conselho Deliberativo terá as seguintes atribuições:

- I - coordenar, articular e acompanhar o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum;
- II - compatibilizar a aplicação dos recursos destinados à região nos orçamentos do Estado e dos Municípios que a integram;
- III - encaminhar as prioridades determinadas em nível regional para os níveis decisórios do Estado e da União.

Art. 5º - O Conselho Deliberativo dispõe do órgão de apoio técnico, de âmbito regional, integrado por técnicos das administrações municipais, da Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano - SEHADUR - e da Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional - METROPLAN.

§ 1º - A composição e a gestão do órgão de apoio técnico serão definidas por meio de regulamentação específica.

§ 2º - Compete ao órgão de apoio técnico as seguintes atribuições:

- I - organizar, planejar e executar as funções públicas de interesse comum;
- II - assessorar o Conselho Deliberativo, indicando e sugerindo prioridades, planos e programas para a Aglomeração;
- III - outras atribuições que lhe forem conferidas pelo Conselho Deliberativo.

Art. 6º - Os membros do Conselho não receberão qualquer tipo de remuneração, e o exercício da função de conselheiro será considerado de interesse público relevante.

Art. 7º - Será assegurado aos conselheiros e representantes do órgão técnico, quando em representação do órgão colegiado, o direito de ressarcimento, pelo Estado e Município, das despesas com transporte e estada, quando ocorrerem.

Art. 8º - Os recursos necessários e específicos para o cumprimento das funções públicas de interesse comum serão fixados, a cada exercício, nos orçamentos do Estado e de cada um dos Municípios da Aglomeração, nos termos do § 3º do artigo 16 da Constituição do Estado, com redação dada pela Emenda Constitucional nº 28.

Art. 9º - Os critérios de avaliação e a revisão de objetivos da Aglomeração Urbana do Litoral Norte serão embasados na definição dos indicadores de:

- I - gestão das funções públicas;
- II - eficiência da destinação e aplicação de recursos por parte do Estado e Municípios;
- III - inter-relação entre Municípios e sua interface regional;
- IV - melhoria da qualidade de vida da população regional.

Art. 10 - Esta Lei Complementar entra em vigor no primeiro dia da Legislatura subsequente à de sua edição.

PALÁCIO PIRATINI, em Porto Alegre, 27 de maio de 2004.


GERMANO ANTÔNIO RIGOTTO,
Governador do Estado.

Secretário de Estado da Justiça e da Segurança.

Secretário de Estado da Habitação e Desenvolvimento Urbano.

Secretário de Estado da Coordenação e Planejamento.

Secretário de Estado das Obras Públicas e Saneamento.

Secretário de Estado do Turismo, Esporte e Lazer.

Registre-se e publique-se.

ALBERTO WALTER DE OLIVEIRA,
Chefe de Casa Civil.

LEI Nº 12, 101, DE 27 DE MAIO DE 2004.

Dispõe sobre a criação de áreas de interesse ecológico.

SUL.

O GOVERNADOR DO ESTADO DO RIO GRANDE DO

Faço saber, em cumprimento ao disposto no artigo 82, inciso IV, da Constituição do Estado, que a Assembleia Legislativa aprovou e eu sanciono e promulgo a Lei seguinte:

Art. 1º - É obrigatória a criação, em todo o Estado, de locais de interesse ecológico que se constituam unidades de conservação estaduais, a saber:

- I - estação ecológica;
- II - reserva biológica;
- III - parque;

Corag
Companhia de Planejamento
do Rio Grande do Sul

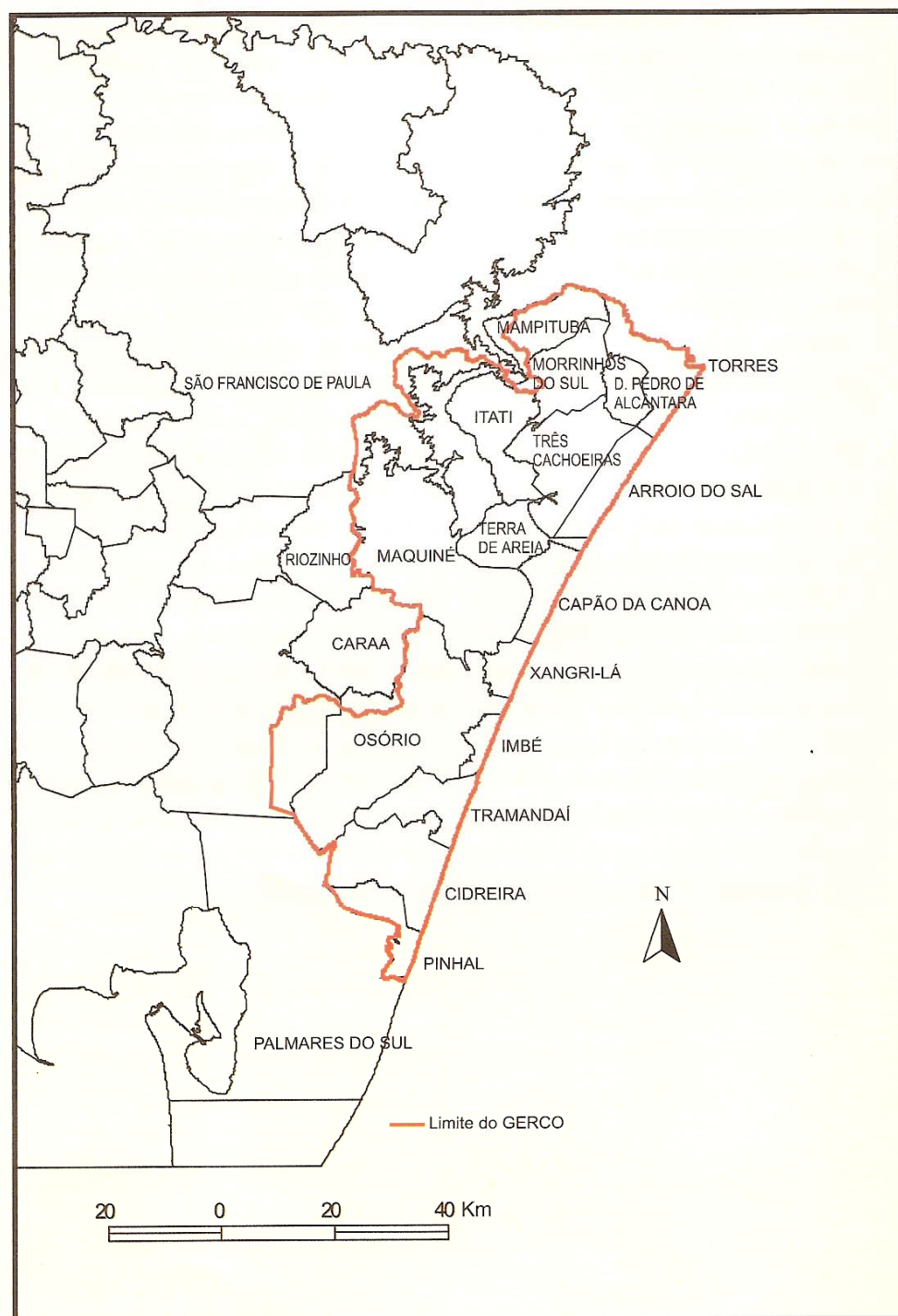
Rua Cel. Aparício Borges, 2100 - (F) 3398-0700
Endereço: Telefones: CORAG - FAX (51) 3398-5760
Rua Carlos Vinícius, 681 - Fone: (51) 3321-5210
Home Page: www.corag.rs.gov.br
E-mail: corag@corag.rs.gov.br

EDITORA DO DIÁRIO OFICIAL
Iton Bertoldo Feiler
Diretor Presidente

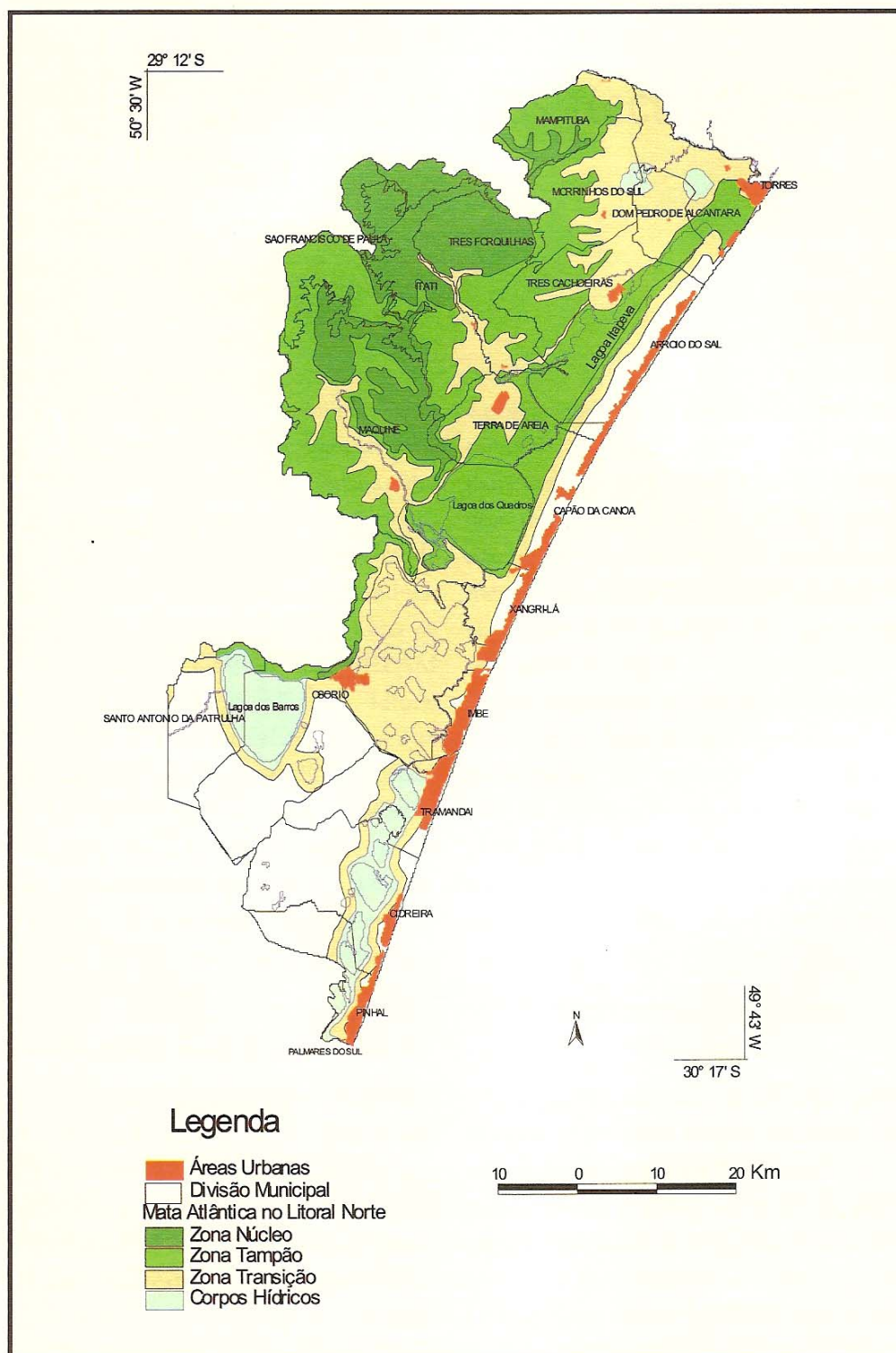
Mauro Gotler
Diretor Industrial

Vitor Hugo Guerra
Diretor Administrativo-Financeiro

Os 19 municípios (demarcados pela linha vermelha) que integram o Litoral Norte do Rio Grande do Sul [Mapa 1]



Mapa da Mata Atlântica no Litoral Norte [Mapa 3]



A Reserva da Biosfera da Mata Atlântica é uma área protegida, reconhecida pela Unesco (Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura). Faz parte de uma rede internacional de intercâmbio e cooperação para equacionar problemas relacionados ao meio ambiente e ao desenvolvimento. Os objetivos das reservas da biosfera são a conservação da biodiversidade, o desenvolvimento sustentável, a participação da população e o fomento à pesquisa e à educação ambiental. Sua administração se dá através do trabalho conjunto de órgãos governamentais e da sociedade civil. Seu gerenciamento é classificado em três categorias de uso: Zona Núcleo (unidades de conservação, como parques e reservas, e áreas de preservação permanente, como topos de morros e margens de rios); Zona de Amortecimento (áreas que servem de elo de ligação entre as zonas núcleo, deve garantir a integridade das zonas núcleo); e Zona de Transição (áreas mais externas, onde deve ser privilegiado o uso sustentável da terra e a recuperação de áreas degradadas).

Infra-estrutura e aumento da população mudam as praias do norte do Estado, que deixam de ser apenas locais de veraneio

Temporada durante todo o ano no Litoral

THIAGO COPETTI

Nem só de mar e alta temporada é feito o Litoral Norte do Rio Grande do Sul.

A região deixou de se caracterizar como local apenas de veraneio e já não é uma das mais pobres do Estado, como chegou a ser considerada na década passada.

Um cenário que começou a se transformar a partir de 1990, com a criação da Estrada do Mar, a instalação de instituições de ensino superior na região e com a migração acelerada para o local nos últimos cinco anos.

A transferência de moradores com poder aquisitivo para a região que abrange 22 municípios abriu postos de trabalho em decorrência do aumento do comércio e de serviços. De acordo com a Secretaria de Desenvolvimento e Assuntos Internacionais (Sedai), os dois segmentos respondem por 54% dos empregos com carteira assinada na região. A arrecadação de impostos, em consequência, também foi ampliada.

Somente entre 1996 e 2000, de acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o número de moradores nos municípios da região aumentou 13,61%, passando de 246,8 mil para 280,4 mil. No Estado, no mesmo período, o crescimento populacional foi de 5,74%.

Mesmo sem dados antigos, não tenho dúvidas em afirmar que há menos de 20 anos o Litoral Norte era uma das regiões mais pobres do Estado. Agora estamos na média do Estado. Em 1999 alcançamos a 11ª posição no ranking do Produto Interno Bruto (PIB) dos 22 Conselhos Regionais de Desenvolvimento (Coredes) do Estado – afirma o presidente do Corede Litoral Norte e diretor da Universidade Luterana do Brasil (Ulbra), em Torres, Eraclides Maggi.

Torres atende estudantes do sul de Santa Catarina

Há 10 anos estabelecida em Torres, a Ulbra responde pela presença de 2,2 mil estudantes na cidade. Do total, quase 400 são de outras regiões do Estado e do sul de Santa Catarina.

Outros 1,7 mil jovens estão a mais três instituições de ensino superior. São a Faculdade Cenequista de Ciências e Letras de Osório (Facos) – criada em 1981 –, a Universidade de Santa Cruz do Sul (Unisc), em Capão da Canoa, e a Universidade Estadual do Rio Grande do Sul (Uergs), em Cidreira. Todas estas instituições têm planos de ampliar o número de cursos no Litoral Norte.

Ensino superior valoriza região

Instituições de ensino superior foram fundamentais à mudança da região. Há 3,9 mil estudantes em Torres, Osório, Cidreira e Capão da Canoa.

Andrea Cristina Turra, 23 anos, de Santo Ângelo, se mudou para Torres em 1999 para cursar odontologia na Universidade Luterana do Brasil (Ulbra). A universitária, que gasta cerca de R\$ 800 por mês na cidade, ressalta que a evolução do comércio é visível nos últimos três anos. Abriam neste período lojas especialmente voltadas para estudantes, o campus cresceu e a baixa temporada deixou de ser sinônimo de falta do que fazer:

– Antes, se passava meia dúzia de carros durante a noite no centro era muito. Hoje, há mais opções de festas e barzinhos o ano inteiro.



FOTOS MARIO BRASILEIRO

Caroline Tozatti, 24 anos, de Erechim, cursa Odontologia na Ulbra desde 1999 e gostou de mudar-se para o Litoral.

– O custo de vida é mais baixo do que em Porto Alegre ou em Passo Fundo, onde tentei vestibular. Alugo um apartamento de cobertura na baixa temporada por R\$ 350. Devolvo em dezembro e realugo em março – conta Caroline, que tem uma despesa de aproximadamente R\$ 1,5 mil por mês na cidade, sem contar a mensalidade do curso.

Comércio e setor de serviços abrem vagas



O aumento da população impulsionou a economia, abrindo frentes de trabalho e ampliando a arrecadação de impostos sobretudo no comércio e nos serviços.

O casal Leandro Pereira e Ana Paula Theves comprou, em abril, um antigo restaurante de Capão da Canoa, o Chopp'Ana, e nos últimos cinco meses não parou de pensar em novidades para atrair mais clientes.

– O antigo proprietário abria apenas a partir de quarta-feira e servia almoço somente nos fins de semana – afirma Pereira. – Havia um potencial maior, e passamos a abrir toda a semana, servindo almoço e jantar.

Antes de comprar o restaurante, sete pessoas trabalhavam no local. Hoje são 15, número que salta para 22 nos fins de semana. Agora, procura um moto-boy para trabalhar na entrega.

O restaurante atende cerca de cem pessoas por dia, principalmente comerciários e estudantes, entre segundas e quintas-feiras. Nos finais de semana, o local recebe quase 500 clientes, diz Pereira.

Aposentados impulsionam economia

Com a perspectiva de uma vida mais tranquila com satisfatória infra-estrutura, aposentados têm se transferido para o Litoral e contribuído para o desenvolvimento local.

Há cerca de cinco anos, Antônio Baierle, 65 anos, e Gládis Custódio, 60 anos, transformaram em residência fixa a casa onde veraneavam há 18 anos, em Balneário Pinhal. A decisão foi tomada após a emancipação do município, o que, na opinião de Baierle, trouxe melhorias significativas para os moradores.

– Hoje tem postos de saúde com bom atendimento e outros estão sendo abertos. Uma delegacia de polícia foi criada, e, embora precise ser reforçada, já melhorou a segurança. Além de ser tranquilo, temos um sistema de transporte eficiente para chegar em Porto Alegre se for preciso ir até lá – diz Baierle.

Assim como outros aposentados que migraram para o Litoral, o casal ajuda a movimentar o comércio e a prestação de serviços na região. A renda de Baierle e Gládis é praticamente toda gasta no município.



CONDOMÍNIOS

Investimentos imobiliários de grande porte, como o Lagos Park, em Atlântida, lançado há quatro anos e construído pelo Grupo Capão Novo, contribuíram para atrair mais pessoas à região, avalia Fischel Bäril, diretor da Bäril Empreendimentos.

— O Lagos Park desfez a imagem de que terrenos longe do mar ou da praça central pudessem ser valorizados. Os condomínios passaram a ser atraentes ao oferecer tranquilidade com opções de lazer e segurança, conquistando pessoas com bom poder aquisitivo e que passaram a demandar mais serviços no Litoral — afirma o empresário.

A Bäril Empreendimentos decidiu acompanhar o filão e lançou este ano o Porto Coronado em Xangri-lá. Dos 120 lotes colocados à venda, 80% já foram vendidos.

No final do ano passado, entre obras em empreendimentos residenciais e comerciais em andamento, os investimentos de construtoras na região chegaram a R\$ 146,5 milhões.

RENDA

A divisão de renda no Litoral Norte se destaca no Estado. O Gini, indicador de concentração de renda medido pela Fundação de Economia e Estatística (FEE), do Litoral Norte está bem acima da média das outras regiões gaúchas. Em uma escala que vai de 0 (a pior nota) a 1 (situação ideal), o Litoral Norte obteve 0,61 na última avaliação, enquanto a média estadual foi de apenas 0,34.

— Isto indica que não há grande concentração de renda ou disparidade. Mesmo que sejam salários baixos há uma melhor distribuição. Uma população elevada de aposentados pode gerar mais demanda por comércio e serviços. E isto ajuda na distribuição da renda — analisa o economista da FEE Hélio Puig.

TURISMO

Empresários de Torres e integrantes da Secretaria Municipal de Turismo apostam no público gaúcho e do resto do país para aumentar os negócios no balneário na temporada 2002/2003. Turistas de Goiânia, Uberlândia, Belo Horizonte, Vitória e Ouro Preto estão entre o público-alvo.

— Pelos workshops feitos durante o ano, percebemos que o público de fora do Estado era o que mais tendia a vir para Torres no verão — diz a secretária de Turismo de Torres, Rose Brocca. — E também intensificamos a divulgação da cidade no interior do Estado.

Os argentinos não foram completamente esquecidos. A Feira Internacional de Turismo, realizada em Buenos Aires em outubro, será um dos indicativos de como estão os planos dos hermanos para o verão. O presidente do Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares do Litoral Norte, Rubens de Rose, acredita que haverá um pequeno incremento no número de argentinos em relação à última temporada.

AS VOCAÇÕES ECONÔMICAS

Para contribuir com o crescimento do Litoral Norte, onde a população passou de 246,8 mil para 280,4 mil entre 1996 e 2000, o Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae/RS) mapeou algumas das vocações econômicas existentes em municípios da região. Além do turismo, a entidade definiu seu plano estratégico para o Litoral Norte focado nos setores moveleiro e de alimentação.

• **Veja no quadro as opções de negócios com maior potencial de desenvolvimento, de acordo com o Sebrae, em alguns municípios:**

Capivari, Palmares, Balneário Pinhal e Cidreira:

reflorestamento e cultivo de madeira, pequenas indústrias de conservas e mel (sobretudo em Pinhal), pequenos comércios ligados a agronegócios, artesanato, materiais de construção e gastronomia (produtos coloniais). Em Palmares se destaca, ainda, o cultivo de folhagens e plantas ornamentais.

Santo Antônio da Patrulha:

o município é reconhecido como cidade do sonho, da cachaça e da rapadura. Também apresenta vocação para a realização de eventos artísticos, agronegócios, alimentação, artesanato, móveis sob medida e decoração.

Caraá: emancipado de Santo Antônio da Patrulha, preserva também a tradição da cachaça e da rapadura, além de trabalhar com enfoque no turismo rural.

Osório: produção de móveis, jazidas de areia e turismo rural. O comércio varejista tem forte expressão.

Torres, Terra de Areia, Três Cachoeiras, Três Forquilhas:

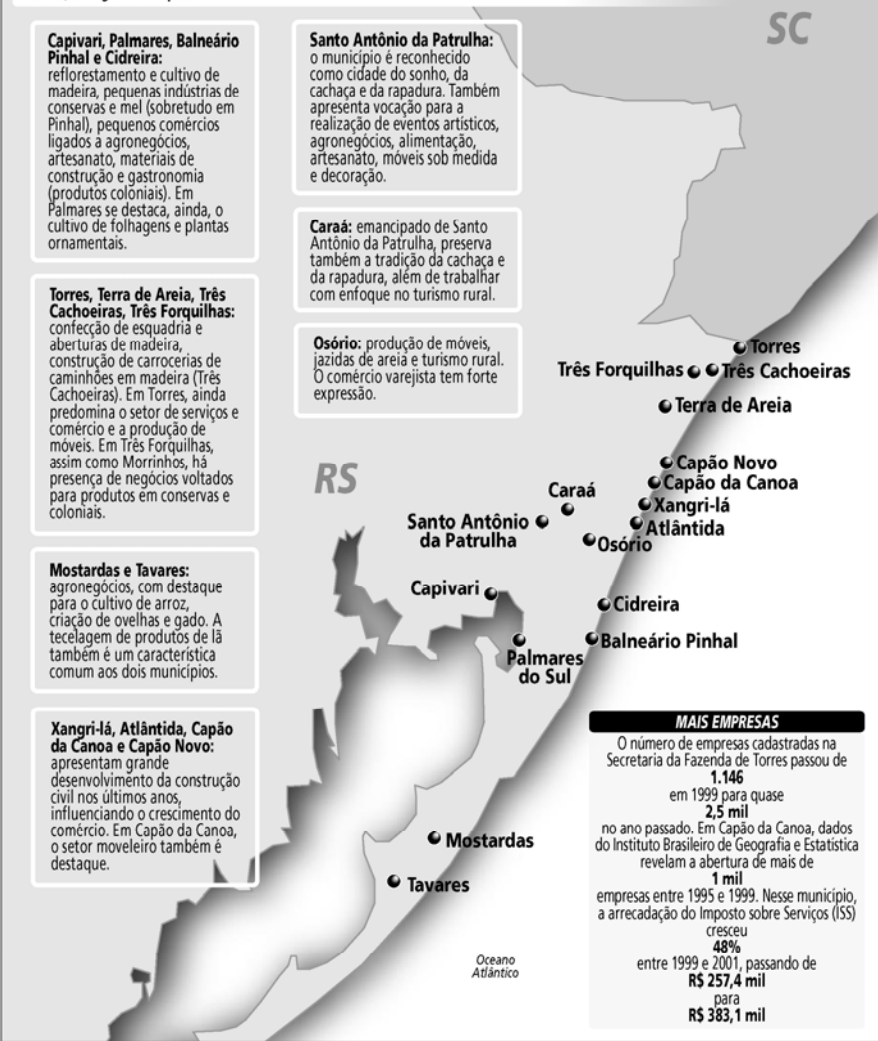
confeção de esquadria e aberturas de madeira, construção de carrocerias de caminhões em madeira (Três Cachoeiras). Em Torres, ainda predomina o setor de serviços e comércio e a produção de móveis. Em Três Forquilhas, assim como Morrinhos, há presença de negócios voltados para produtos em conservas e coloniais.

Mostardas e Tavares:

agronegócios, com destaque para o cultivo de arroz, criação de ovelhas e gado. A tecelagem de produtos de lã também é uma característica comum aos dois municípios.

Xangri-lá, Atlântida, Capão da Canoa e Capão Novo:

apresentam grande desenvolvimento da construção civil nos últimos anos, influenciando o crescimento do comércio. Em Capão da Canoa, o setor moveleiro também é destaque.



MAIS EMPRESAS

O número de empresas cadastradas na Secretaria da Fazenda de Torres passou de 1.146 em 1999 para quase 2,5 mil no ano passado. Em Capão da Canoa, dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística revelam a abertura de mais de 1 mil empresas entre 1995 e 1999. Nesse município, a arrecadação do Imposto sobre Serviços (ISS) cresceu 48% entre 1999 e 2001, passando de R\$ 257,4 mil para R\$ 383,1 mil.

Litoral abriga 2,1 milhões de pessoas

Famílias encurtam as férias, aumentando o vaivém de carros no caminho dos balneários gaúchos, onde durante os fins de semana de verão há 10 visitantes para cada morador

CAROLINE TORMA, MARCELO GONZATTO e NILSON MARIANO



A cada ensolarado fim de semana de janeiro ou fevereiro, a costa gaúcha recebe uma legião de veranistas 10 vezes maior do que a população local. Os 191 mil residentes passam a dividir os balneários com 1,9 milhão de visitantes. É

como se todos os moradores de Porto Alegre, Caxias do Sul e Santa Maria se reunissem para contemplar as ondas espumantes do Oceano Atlântico.

Para dimensionar a população carregada pelo sol para a orla, Zero Hora teve de apurar indicadores de diferentes instituições e cruzá-los. Contornando a escassez de estatísticas, filtrou dados de prefeituras, hotéis, restaurantes, imobiliárias, praças de pedágio, polícia rodoviária e consumo de água, gás e luz.

Além de obter números confiáveis, a reportagem apurou mudanças de comportamento. Os gaúchos estão encolchendo a temporada: é cada vez mais raro encontrar uma família que permaneça 30 dias na beiramar. Com o dinheiro curto, a alternativa tem sido prolongar o fim de semana ou folgar por 10 a 15 dias. Como uma das consequências, o tráfego nas rodovias litorâneas fica ainda mais congestionado.

Antes, os picos de movimento ocorriam nas viradas de mês. Atualmente, a cada fim de semana ou quinzena se inicia nova temporada. O casal Livo Zinelli e Renata Jardim, de Alegrete, chegou a Capão da Canoa em 1º de fevereiro para 15 dias de lazer.

— A razão é o aluguel. Não dá para ficar um mês inteiro — explica Zinelli.

A tendência é confirmada pelo presidente da Associação das Imobiliárias e Corretores da Região de Tramandaí e Imbé, Carlos Garcia: cerca de 80% dos imóveis foram alugados por breves períodos.

Inchaço da população fixa na costa se destaca no Estado

Outra tendência dos últimos anos contribui para a sobrecarga dos balneários na estação: os municípios costeiros batem recordes de crescimento populacional. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), das 10 cidades que compõem o Litoral Norte (de Palmares do Sul a Torres), sete exibem taxas de crescimento superiores a 5% — as mais altas do Estado. Enquanto o Rio Grande do Sul aumenta ao ritmo de 1,2%, Balneário Pinhal se expande a 7,56%.

O intenso fluxo nas estradas nesta época é reforçado por peculiaridades como a da praia do Cassino. Famílias inteiras se mudam para o balneário, a 17 quilômetros da cidade do Rio Grande e a 60 de Pelotas. Os chefes de família dormem na praia, mas continuam trabalhando nos centros urbanos. O fluxo na RS-734, de acesso ao Cassino, aumentou cinco vezes no verão, segundo a Polícia Rodoviária Estadual (PRE).

— A maioria chega a passar quatro vezes pela estrada a cada dia. Vai à cidade, trabalha e retorna à tardinha à praia — diz o capitão Devaldir Moura, da PRE.

Não são apenas os habitantes da Capital e do Interior os invasores das praias. Há locais onde estrangeiros chegam a ser a maioria. No extremo sul, Hermenegildo e Barra do Chuí são tomadas por uruguaios, devido à proximidade com a fronteira — a estimativa é de que 60% das casas sejam ocupadas por eles.

caroline.torma@zerohora.com.br
marcelo.gonzatto@zerohora.com.br
nilson.mariano@zerohora.com.br

Como varia a presença na orla em três momentos

Município	População fixa	No verão	Fins de semana no verão	Município	População fixa	No verão	Fins de semana no verão
Arroio do Sal	5.273	50 mil	70 mil	Torres	30.880	150 mil	300 mil
Balneário Pinhal	7.452	80 mil	110 mil	Tramandaí	31.040	200 mil	400 mil
Capão da Canoa	30.498	250 mil	400 mil	Xangri-Há	8.197	100 mil	150 mil
Cidreira	8.882	100 mil	190 mil	Cassino (Rio Grande)	8,9 mil	80 mil	150 mil
Imbé	12.242	120 mil	290 mil	Hermenegildo (S.V. do Palmar)	477	8 mil	15 mil
Osório*	36.131	10 mil	15 mil	Barra do Chuí (S.V. do Palmar)	865	3 mil	5 mil
Palmares do Sul**	10.854	50 mil	80 mil	Total	191.691	1.201.000	2.175.000

*Os números no verão se referem só aos balneários (Atlântida Sul e Mariápolis)

**Os números no verão se referem só à praia de Quintão

Fontes: a população fixa é com base no Censo do IBGE (2000), e as estimativas do verão foram feitas a partir de dados da Associação dos Municípios do Litoral Norte, de prefeituras, secretarias de Turismo, donos de hotéis, restaurantes e imobiliárias

Os diferentes perfis dos veranistas:



0 de fim de semana

Os namorados Anderson de Souza Cheis (à direita na foto acima) e Luciana Deczuta, ambos com 22 anos, costumam desfrutar o litoral em períodos de dois ou três dias a cada vez, acompanhados pelo irmão de Luciana, Márcio, 18 anos.

O hábito de permanecer na praia apenas em finais de semana ou feriados, compartilhado por 55% dos veranistas nesses dias, se deve a duas razões. A primeira é o trabalho em Sapucaia do Sul, que só permite viagens nos dias de folga. A segunda é o alto custo de permanecer temporadas mais longas na orla, mesmo quando o período de férias possibilita estadas de até um mês.

— Para quem tem casa na praia é mais fácil. Para nós, não dá para ficar 30 dias — diz Anderson, que recorre à casa de familiares, quando há vaga, ou a campings.

Na temporada, o abastecimento de água triplica, atingindo **4 bilhões** de litros/mês no Litoral Norte



0 padrão

César, 39 anos, e Soraia Gerhardt, 34 anos, fazem parte do grupo de 1,2 milhão de veranistas que permanece na praia durante a semana. Para acomodar com algum conforto o casal e as três crianças, já que não possuem casa na praia, a solução é tirar férias mais curtas no litoral.

Assim, mantêm as finanças em equilíbrio sem serem obrigados a alugar um imóvel longe da praia, pequeno demais ou malconservado. Em vez de passar um mês inteiro na orla, como era comum antigamente, César e Soraia alugam uma casa ou apartamento por 10 ou 15 dias.

Assim como o caso da família Gerhardt, 80% dos alugueiros da região de Tramandaí e Imbé se destinam a períodos curtos, geralmente de 10 ou 15 dias, formando o novo padrão de veraneio no litoral gaúcho.

Na região, a demanda de energia é quase o dobro dos **61,8 megawatts** fornecidos em junho

Quantos vão e onde ficam

Entre 15 de dezembro e 31 de janeiro, o posto de pedágio da freeway em Gravataí registrou 900 mil veículos no sentido da ida para o litoral. O número é de vezes em que veículos passaram pela praça de pedágio. Boa parte deles cruzou mais de uma vez (o caso de veranistas que costumam ir à praia todo fim de semana). Ainda assim, o mapa abaixo é revelador do movimento, ao mostrar onde vão ficando os veículos que iniciam a travessia rumo ao mar:



Como é feita a contagem

Pela Concepa (freeway): por computador.

Pela PRE: por amostragem – os policiais anotam os veículos durante um minuto e multiplicam o resultado por 60, para compor uma hora. A aferição é feita de hora em hora, para verificar diferentes fluxos e picos. No caso do Cassino, o número de veículos é alto porque motoristas costumam ir à praia até duas vezes por dia, devido à proximidade com a cidade do Rio Grande.

Pela PRF: em estimativa baseada em observações de policiais rodoviários que atuam na BR-101, nos postos de Osório e Torres.

Pela Univas (RS-040): por computador.

Fontes: Concepa, polícia rodoviária Federal (PRF) e Estadual (PRE) e Univas



↑ O da estação inteira

Da população máxima que lota as praias nos finais de semana, casais como o aposentado Pedro Paulo da Silva, 58 anos, e a artesã Sandra da Silva, 53 anos, integram um grupo seletivo: quem permanece praticamente todo o veraneio no litoral. O que possibilita a longa temporada é o fato de os dois serem proprietários de um apartamento em Tramandaí. Embora o balneário reúna até 400 mil pessoas durante os finais de semana, conta apenas com 22 mil proprietários de imóveis (casas ou apartamentos), cujas famílias podem optar por um veraneio longo ou o aluguel para terceiros.

Antigamente, os filhos do casal passavam as férias no mesmo apartamento. Agora, crescidos, já não há mais espaço disponível. A solução é alugar um imóvel – por períodos de até 15 dias.

O consumo de gás em Torres cresce
400% durante a estação quente



↑ O residente

Cada vez mais gente abandona a Capital e o Interior e adota endereço fixo no litoral. Já são 191.691 os moradores na costa, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A população aumenta a ritmo mais rápido do que o da média estadual.

A taxa de crescimento populacional mais elevada em todo o Estado é a de Balneário Pinhal (7,6%). Ali se acomodou, há cerca de três anos, a dona de casa Carmem Lúcia da Silva, 21 anos, vinda de Alvorada. Na nova cidade, nasceu sua filha, Talitha, de um ano e três meses. O marido, Ênio de Oliveira, eventualmente precisa viajar à Região Metropolitana a trabalho. Mas volta o quanto antes.

– Aqui é muito mais tranquilo. Lá em Alvorada tinha muita violência, muito estresse – compara Carmem.

Em contrapartida, na Capital, deixa de circular
30% da frota de **515.188** veículos



↑ O itinerante

A cada verão, o jornalista Ramão Freitas perfaz um vau-vém pela RS-734, estrada que liga a zona urbana de Rio Grande ao balneário do Cassino. A cada dezembro, ele se muda com a família para a casa de praia, mas continua trabalhando na cidade.

Todo dia, ele deixa a mulher, Alzira, e os dois filhos Laura, oito anos, e Mateus, 12 anos, e segue para o trabalho na cidade. Ao anoitecer, retorna ao Cassino, para dormir.

– Faço isso há pelo menos 18 anos. Por um período, trabalhei em Pelotas e tinha a mesma rotina – conta Freitas.

A maratona vale a pena, segundo o jornalista. Na cidade, a família mora em apartamento, e há pouco espaço para os filhos brincarem.

– À beira-mar mesmo só vou nos finais de semana – lamenta.

No Cassino, o consumo de energia em janeiro foi
quase o dobro dos **5,3 megawatts** de junho



PESQUISA Dos 10 municípios com mais aumento no número de habitantes desde 2000 no Estado, sete localizam-se na orla

População do Litoral Norte é a que mais cresce



Atrativo: cidades como Capão da Canoa receberam, nos últimos anos, uma leva de novos moradores, constituída sobretudo de pessoas idosas

MÁRCIO BRITO*

Sete cidades do Litoral Norte estão entre os 10 municípios gaúchos que mais ganharam população nos últimos quatro anos.

O deslocamento de habitantes observado nos anos 90 continua inflando as cidades litorâneas neste início de década, segundo estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Hulha Negra, na Campanha, segue liderando em perda de população.

Distante 95 quilômetros da Capital, Balneário Pinhal teve a maior taxa de crescimento populacional entre os 496 municípios gaúchos entre 2000 e 2004, uma média de 5,76% ao ano. Hulha Negra, emancipada de Bagé em 1992, amarga a maior perda de moradores no mesmo período: média de -5,30% por ano.

— A região de Osório teve crescimento negativo até a década de 70. A partir de 80, explodiu e passou a ser a mais nova região urbana do Estado. A região cresce, principalmente em função de indústrias e serviços — diz o chefe do Setor de Informação do IBGE/RS, Ademir Barbosa Koucher.

Dos 10 municípios que mais perderam moradores, quatro se emanciparam na década de 90. A professora de geografia do Rio Grande do Sul e coordenadora do curso de Geografia da PUCRS, Teresinha Maria Furlanetto Marques, acredita que a emancipação sem infra-estrutura esteja ligada à perda de população:

— Os recém-emancipados perdem porque não conseguem atrair indústrias e criar empregos. Sabemos que as emancipações, em geral, são políticas.

Balneário Pinhal está na contramão. Emancipado de Cidreira em 1996, o município ganhou 1.826 habitantes em quatro anos. O prefeito, Vilmar Furini (PMDB), atribui o crescimento econômico e populacional à presença de idosos.

— Em 1997, o orçamento anual era de R\$ 2,73 milhões. No ano que vem, será de R\$ 9,5 milhões a R\$ 10 milhões. O número de comércio fixos pulou de 72 para mais de 500. Grande parte disso se deve à população da “melhor idade” — diz Furini.

Em Capão da Canoa, que tem 80% da economia movimentada pela construção civil, o secretário de Meio Ambiente e Planejamento, Clóvis Brum, também afirma que grande parte do crescimento se deve à escolha dos idosos pelo Litoral.

marcio.brito@zerohora.com.br

*Colaborou Luís Eduardo Amaral

Quem mais ganhou			
	Crescimento*	Censo 2000	Estimativa 2004
1º Balneário Pinhal	5,76%	7.452	9.278
2º Cidreira	5,33%	8.882	10.884
3º Arroio do Sal	5,17%	5.273	6.423
4º Imbé	4,88%	12.242	14.751
5º Chui	4,61%	5.167	6.165
6º Nova Santa Rita	4,57%	15.750	18.765
7º Capão da Canoa	4,44%	30.498	36.154
8º Xangri-lá	4,37%	8.197	9.693
9º Tramandaí	4,32%	31.040	36.637
10º Eldorado do Sul	4,32%	27.268	32.175
Quem mais perdeu			
1º Hulha Negra	-5,30%	5.359	4.330
2º Alpestre	-4,50%	10.266	8.572
3º Liberato Salzano	-4,44%	6.574	5.503
4º União da Serra	-4,23%	1.908	1.611
5º Engenho Velho	-4,06%	2.134	1.814
6º Erval Grande	-4%	5.647	4.813
7º Machadinho	-3,90%	5.728	4.902
8º Itatiba do Sul	-3,70%	5.252	4.531
9º Carlos Gomes	-3,25%	1.912	1.680
10º Mariano Moro	-2,88%	2.474	2.206

*Taxa média anual

Hulha Negra encolheu

Hulha Negra, com 4.330 habitantes, está perdendo habitantes. Nos últimos quatro anos, houve queda de 19,2% na densidade demográfica do município, até então com 5.359 pessoas.

Ao se emancipar de Bagé em 1992, o município tinha 7.365 habitantes. Desde então, houve uma diminuição de 41,2%. O prefeito Marco Antônio Ballejo Canto (PDT) contesta os números do IBGE por tomarem como base o censo de quatro anos atrás, antes da chegada de 600 famílias de assentados. Mas o prefeito reconhece que os jovens não têm outras oportunidades além de atuar no comércio, na produção agrícola ou num frigorífico, a única indústria da cidade.

— Alguns até preferem morar na periferia de Bagé em vez de no centro de Hulha Negra — reconhece Canto.

Um dos motivos da queda na população foi a anexação do distrito de Tupi Silveira a Candiota, em 1996. Houve uma perda de quase 2 mil pessoas.



Os 10 maiores municípios			
Acompanhe a evolução			
Posição/Município	Censo 2000	Revisão 2004*	
1º Porto Alegre	1.360.590	1º Porto Alegre	1.416.363
2º Caxias do Sul	360.419	2º Caxias do Sul	396.261
3º Pelotas	323.158	3º Pelotas	338.544
4º Canoas	306.093	4º Canoas	324.994
5º Santa Maria	243.611	5º Santa Maria	261.980
6º Novo Hamburgo	236.193	6º Gravataí	259.100
7º Gravataí	232.629	7º Novo Hamburgo	251.854
8º Viamão	227.429	8º Viamão	251.407
9º São Leopoldo	193.547	9º São Leopoldo	206.702
10º Rio Grande	186.544	10º Alvorada	205.476

*Além das cidades acima, outros nove municípios têm mais de 100 mil habitantes: Rio Grande (193.789), Passo Fundo (182.233), Uruguaiana (133.481), Sapucaia do Sul (131.917), Bagé (120.129), Cachoeirinha (117.501), Santa Cruz do Sul (116.081), Guaíba (102.290) e Bento Gonçalves (100.467)

Inchaço metropolitano

Enquanto a estimativa de crescimento populacional de Porto Alegre para este ano é de 1,11% — e a projeção do IBGE é de que este índice diminua ano a ano —, outras cidades da Região Metropolitana vêm crescendo três, até cinco vezes mais.

Com a passagem de 232.629 habitantes em 2000 para a estimativa de 259.100 este ano, Gravataí, por exemplo, ultrapassou Novo Hamburgo (251.854) e passa a ter a sexta maior população no Estado. Grande parte desse crescimento é atribuído à instalação da fábrica da General Motors, que opera desde 2000.

— O grande investimento na indústria fez crescer comércio e serviços — afirma o presidente da Associação Comercial, Industrial e de Serviços de Gravataí, Sérgio Largura.

Segundo o secretário de Desenvolvimento Econômico e Turismo, Edson Borowski, de 1996 a 2003 os empregos no comércio aumentaram em 100% e a indústria cresceu 50% no município.